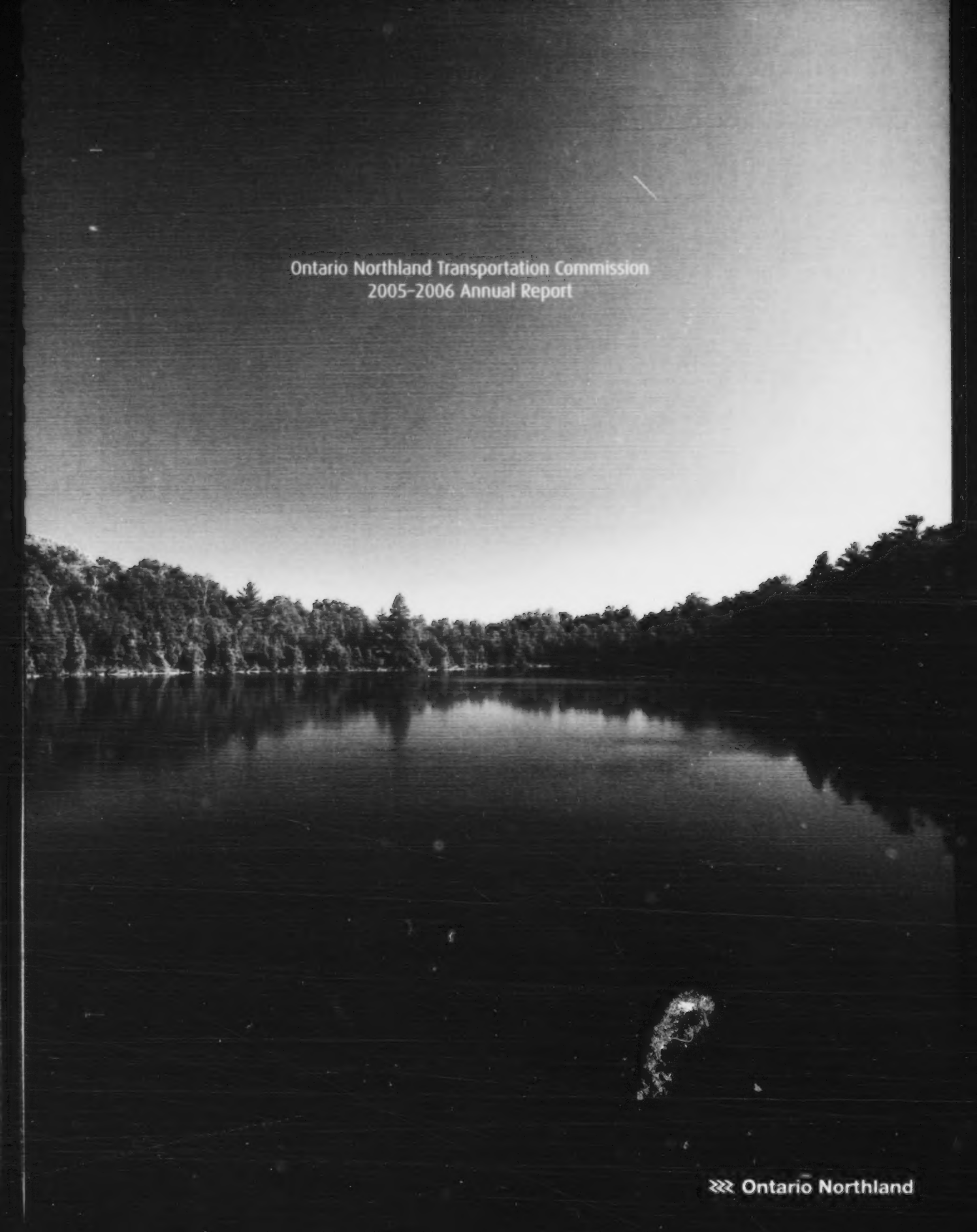


Ontario Northland Transportation Commission
2005–2006 Annual Report

Ontario Northland

Ontario Northland

Ontario Northland Transportation Commission
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 or 1.800.363.7512
info@ontc.on.ca
www.OntarioNorthland.ca

Of special note:

In order to establish a year end consistent with that of the Province of Ontario, Ontario Northland's 2005-2006 fiscal year, and this accompanying annual report, covers a fifteen month period, spanning from January 1, 2005 to March 31, 2006.

Ontario Northland Transportation Commission
Table of Contents

Company Overview 1

Message from the Chair 3

Corporate Governance 5

Corporate Services 6

Ontera (Telecommunications Services) 8

Passenger Services 11

Rail Services 15

Financial Overview 19

Financial Statements 22

- Management's Responsibility 23
- Auditor's Report 24
- Consolidated Financial Statements 25
- Summary of Significant Accounting Policies 32

For more than 100 years, Ontario Northland has been proud to provide innovative and competitive transportation and telecommunications solutions to the residents of Northern Ontario.

As an operational enterprise of the Province of Ontario, which operates primarily in Northeastern Ontario, we strive to build on our strong Northern heritage and to be a leader in creating prosperity in the North. We connect the North in many ways: by rail, by road and through telecommunications.

Rail

Our passenger trains provide a comfortable and reliable transportation option for people traveling between Moosonee and Toronto, and various points along the way! We also service industries in our region, and across the continent, by offering freight transportation services throughout our 700-mile track system in Northeastern Ontario and Northwestern Québec. In addition, we provide contract maintenance and refurbishment services for our industry partners.

Road

Scheduled motor coach services provide solutions for passengers traveling to and from Northern Ontario. Our coaches are also available for group charter. In addition, we offer cost-effective shipping solutions for businesses and individuals through Bus Parcel Express.

Telecommunications

Our telecommunications division, Ontera, is a fully integrated telecommunications company that offers a wide range of telecommunications and IP-based solutions including Internet, local, long distance, voice, data, and information technology services throughout Northern Ontario.

In 2005-2006, we boasted more than 1,000 employees, working in communities including: North Bay, Cochrane, Englehart, Timmins, Temiskaming Shores, Moosonee, Kirkland Lake, Sudbury, Temagami, Hearst, Kapuskasing, Sault Ste. Marie and Barrie, Ontario, and Rouyn-Noranda, Québec.

Message from the Chair

In 2005-2006, Ontario Northland moved forward in our efforts to continue to meet the transportation and telecommunication needs of the residents of Northern Ontario, with the support and commitment of the current Government of Ontario.

Many positive activities have occurred in the past year and we have made significant progress in several key areas. Among the highlights, we have:

- Initiated a review of the services and operations of our Little Bear train. The intent of the review is to seek feedback and input from residents and stakeholders in the communities we serve in order to make recommendations to better meet their needs.

- Received approval to construct a much needed new motor coach maintenance and administration facility. This new building is an investment in the future of Ontario Northland's Motor Coach Services Department and clearly demonstrates the Company's commitment to our passengers and to the North.

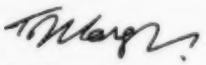
- Made significant progress on the GO Transit refurbishment project, having delivered the first, completely refurbished car to GO Transit in early November. At an event to celebrate the accomplishment, GO Transit representatives said that it was "the best car we've seen off any program" – a testament to the skill and dedication of our employees!

- Undertaken a $4 million next generation network project to upgrade our core network to Multi Protocol Label Switching (MPLS) infrastructure to enhance our ability to deliver advanced telecommunications services more quickly and efficiently to the residents of the North.

We remain challenged to achieve positive financial results; however, there are plans in place which will help us to attain financial viability in the future. Ontario Northland incurred a loss of $15.3 million for the 15 month period ended March 31, 2006. The Company recorded increases in both operating revenues and expenses, while non-operating expenses decreased, predominantly as a result of an accounting expense that was recorded in 2004 as a result of our early retirement offer.

Looking towards the future, we are encouraged by our progress over the last several years and by the renewed commitment of the Government of Ontario. We remain committed to connecting the North and contributing to the economic prosperity of the region.

Sincerely,



Ted Hargreaves
Chair

ONTARIO NORTHLAND

The President and CEO of the Company reports to the Ontario Northland Transportation Commission, comprised of a Chair and nine members, each of whom has been appointed by the Province of Ontario.

The Commission, in turn, reports to the Ministry of Northern Development and Mines and its Minister, who are responsible for overseeing the Company on behalf of the Province of Ontario.

Ontario Northland's non-commercial (provincially-mandated) services include:

- the Little Bear (freight and passenger train service between Cochrane and Moosonee, with passenger connections to Iroquois Falls, South Porcupine and Timmins);
- the Moosonee barge (providing freight transportation between Moosonee and the island of Moose Factory);
- the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto, with connections to Driftwood, Hearst, Iroquois Falls, Kapuskasing, South Porcupine and Timmins); and
- the Polar Bear Express (summer excursion train traveling between Cochrane and Moosonee).

Commercial services include:

- corporate realty;
- the Dream Catcher Express (fall excursion train traveling between North Bay and Temagami);
- Ontera telecommunication services;
- rail freight services; and
- scheduled and charter motor coach services and Bus Parcel Express.

Commission Members

Chair

Ted Hargreaves, North Bay

Commissioners

Mathilde Bazinet, North Bay
Dan Belisle, Cochrane
René Fontaine, Hearst
Carson Fougère, North Bay
Margaret Hague, Spring Bay
Randy Kapashesit, Moose Factory
David Plourde, Kapuskasing
Donavon Porter, Haileybury
Lad Shaba, Chaput Hughes

Principal Officers

Steve Carmichael – President and CEO; Acting Vice President of Rail (Until May 15, 2005)
Grant Bailey – Vice President of Rail (Appointed May 16, 2005)
Kevin Donnelly – Vice President of Finance and Administration
Marc Rancourt – President and General Manager, Ontera
Cheryl Sutton – Vice President of Passenger Services (Appointed August 8, 2005)
Russ Thompson – Counsel

Ontario Northland's Corporate Services Division is comprised of various departments which provide centralized services and support to the Company, and our internal and external stakeholders, in the areas of:

- Corporate Realty
- Finance
- Human Resources
- Information Technology
- Legal
- Property Management
- Public Relations
- Purchasing
- Strategic Planning

Accomplishments

- **Ratification of Ten Collective Bargaining Agreements**

  In 2005, Ontario Northland ratified ten collective agreements by members of five unions: the Canadian Auto Workers Union - Local 103, International Brotherhood of Electrical Workers System Council 11, United Steelworkers of America Union Local 1976, United Transportation Union and Teamsters Canada Rail Conference.

- **New Training Tracking Process**

  Ontario Northland's Human Resources Department introduced a new training tracking process in 2005, in order to better track the training and professional development of all employees. This consistent approach to tracking training across the organization will help us ensure that all employees are equipped with the right skills to enable them to work more efficiently and safely.

- **Revitalization of Health and Safety Committees**

  The Company's health and safety committees were revitalized in 2005. Experienced and new members were brought together to represent the Company's more than 1,000 employees, who work in offices, shops and in the field, in locations across Northern Ontario.

- **Refurbishment Application Support**

  Ontario Northland's Corporate Computer Services Group developed an application to control and manage car refurbishment process documents to a standard acceptable by our client, GO Transit. The application links Ontario Northland's material inventory system to the process by way of attached bills of material. Material requirements planning and material costing applications are currently being developed.

- **Introduction of a Performance Management System**

  A performance management system was introduced to all managers and supervisors in order to ensure synergies between the corporate business plan and the performance plans of individuals.

- **Financing of New Facilities**

  The Finance Department secured financing for several capital projects in 2005, including a new motor coach maintenance and administration facility and a new paint shop, both in North Bay, and a new shop facility in Cochrane.

Challenges

- **Ongoing Challenges Resulting from the 2004 Early Retirement Offer**

  We continued to face challenges as the result of the significant knowledge lost when many employees chose to take advantage of the early retirement offer in 2004. Efforts to realize efficiencies and orientate new employees, and experienced employees in new positions, continued.

- **Cash Flow Concerns**

  Ontario Northland continued to face significant cash flow challenges in 2005-2006. As a result, capital spending was restricted for both commercial and non-commercial operations.

- **Cost-Saving Measures as a Result of Client Strike**

  Temporary cost-saving measures were announced in October 2005 in response to a strike at the Kidd Creek mine in Timmins. Kidd Creek is one of Ontario Northland's key rail freight clients and as such, the labour disruption at the mine and the associated reduction in freight traffic had a significant effect on the Company's revenues and cash flow. Cost-saving measures included the accelerated layoff of seasonal employees, reduced work hours and layoffs and as well, the deferral of capital and non-essential spending, training and hiring.

- **Increased Efficiencies**

  We continued to search for increased efficiencies within our operations and as well, to provide support to our operating divisions in their efforts to service the needs of our Northern customers.

Ontera, a fully integrated telecommunications company, offers a wide range of telecommunications and IP-based (Internet Protocol) solutions including Internet, long distance, voice, data and information technology services throughout Northern Ontario.

Accomplishments

- **More Than 25,000 Customers**

  We provide northern-based telecommunications services and solutions to more than 25,000 personal and business customers, in communities throughout Northern Ontario. Our coverage area encompasses more than 200,000 km^2 and 550,000 people.

- **Next Generation Network**

  We have undertaken a $4 million next generation network project to upgrade our core network to Multi Protocol Label Switching (MPLS) infrastructure that will enhance service offerings to our customer base and provide a greater coverage area.

- **Bear Island Connectivity Contract**

  In 2005, Ontera was awarded a contract by FedNor, on behalf of K-Net, to provide fibreoptic connectivity to the Bear Island First Nation. The project, which will continue into 2006, involves running 10 kms of submarine cable underwater in order to connect the Island with the main land and will allow us to deliver high bandwidth services to the community.

- **Northern Ontario Youth Program**

  We have developed and continue to sponsor, in partnership with Osprey Media LP, the Northern Ontario Youth Program, which includes the Osprey Youth Development Workshops and the Ontera Youth Achievement Awards, hosted annually in the communities of North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury and Timmins.

- **Cisco Premier Certification**

  In March 2006, we announced that Ontera had achieved Premier Certification from Cisco Systems®. The Cisco® Channel Partner program provides us with the resource framework to develop an expertise to sell, plan, design, implement and operate Cisco networking solutions. To earn Premier Certification, we were required to meet or surpass the stringent personnel, training, customer satisfaction, specialization, and post-sales support requirements set forth by Cisco.

- **Collège Boréal**

  Ontera announced the renewal of a significant contract with Collège Boréal to provide Wide Area Network (WAN) and Local Area Network (LAN) data services to seven of the College's campuses in Northern Ontario and another seven in Southern Ontario. The deal goes beyond the provision of traditional products and services, as we offer the College enhanced reach, speed, bandwidth and reliability.

Challenges

- **Strong Competition**

  The retail telecommunications environment is extremely competitive and includes industry giants such as Bell and Rogers. Marketing requirements to maintain and grow market share are significant.

- **Small Margins**

  Margins within the retail telecommunications environment are relatively small, and are quickly eroded by the actual expenses related to marketing and delivering the service. We are continually challenged to reduce expenses in order to realize profit. In addition, we are assessing different telecommunications markets that could provide for higher margin opportunities.

- **Ageing Infrastructure**

  The telecommunications industry is fast-paced and technology is constantly improving. We are challenged to compete and deliver the products and services that our customers demand in light of our ageing infrastructure.

- **Ongoing Challenges Resulting from 2004 Early Retirement Offer**

  A significant amount of knowledge was lost with the early retirement of many of our employees in 2004. As a result, efforts to realize efficiencies and orientate new employees, and experienced employees in new positions, are ongoing.

In 2005, a Passenger Services Division was created to join the efforts of our Motor Coach Services and Rail Passenger Services Departments. The intent of the merger was to create a single, passenger-focused division from which we can derive synergies, while eliminating duplication from among the two areas, which service the needs of all of the Company's passengers.

Motor Coach Services

Our Motor Coach Services Department operates a fleet of 23 highway motor coaches that provide scheduled service between Hearst and Toronto, along the Highway 11 corridor, which passes through Cochrane and North Bay, and along the Highway 69 corridor, which passes through Timmins and Sudbury. Our scheduled bus service is an affordable and reliable way to travel to and from Northeastern Ontario.

We also offer charter services for groups traveling throughout Canada, along with Bus Parcel Express (BPX) services. BPX is a shipping service which offers station-to-station delivery of envelopes and parcels, often on the same day. The transportation of these parcels is handled through scheduled motor coach service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

Rail Passenger Services

Our Rail Passenger Services Department is responsible for the operation of our four passenger trains:
- the Little Bear, a mixed passenger and freight train service traveling between Cochrane and Moosonee;
- the Northlander, a passenger train service traveling between Cochrane and Toronto;
- the Polar Bear Express, a summer excursion train traveling between Cochrane and Moosonee; and
- new in 2005, the Dream Catcher Express, a fall excursion train traveling between North Bay and Temagami.

The Little Bear, Northlander and Polar Bear Express are operated as non-commercial (provincially-mandated) services.

Accomplishments

- **More Than 340,000 Passengers Each Year**

  In 2005, more than 340,000 passengers traveled aboard either one of Ontario Northland's highway motor coaches or on one of our four passenger trains.

- **Motor Coach Ridership**

  Ridership on our scheduled motor coach service increased by six per cent, to 266,509 in 2005 (versus 2004) and for the first three months of 2006, increased by 1.2 per cent. Charter days decreased in 2005 to 881, from 1,009, as a result of reduced availability of coaches for charter due to: 1) a greater need for coaches in our scheduled service resulting from increased ridership; and 2) a new preventive maintenance program designed to extend the life of our coaches.

- **Ridership on Passenger Trains**

  Buoyed by the introduction of a daytime schedule on the Northlander in April 2005, the number of passengers traveling on the train increased by 9.9 per cent in 2005, to 33,382. Passenger statistics for the first three months of 2006 continued to be strong, with an increase of 16.2 per cent. Ridership on the Little Bear decreased slightly in 2005, by 2.9 per cent to 33,896. For the first three months of 2006, ridership increased by 4.1 per cent. The trend towards declining ridership continued on the Polar Bear Express, which saw an 11.1 per cent reduction in passengers in 2005, to 10,340.

- **New Northlander Schedule**

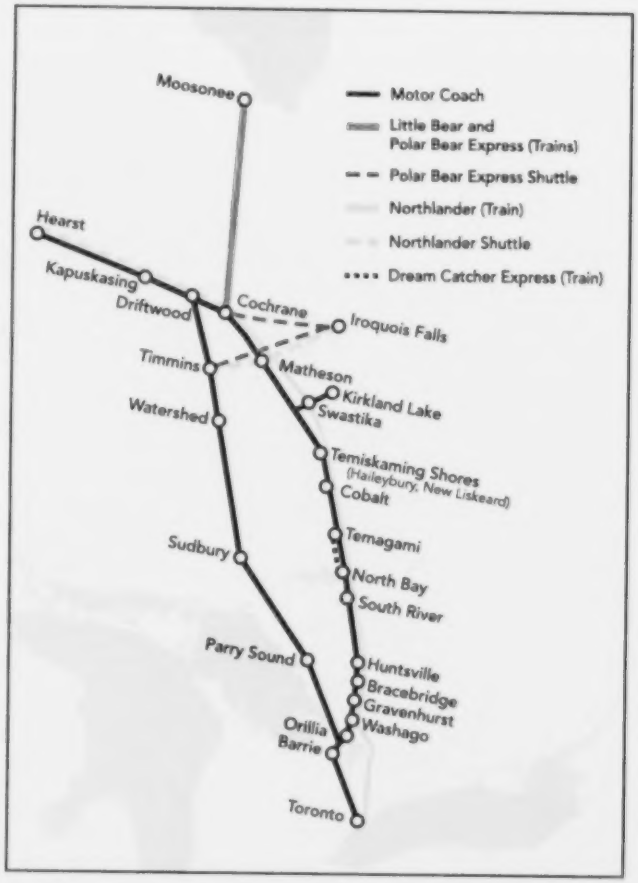
  A new Northlander passenger train schedule was introduced in April 2005, to provide passengers with more convenient traveling times. The new schedule provides for travel during the day, whether headed north or south. In addition, the new schedule was introduced in order to improve the train's ability to meet its schedule and minimize delays resulting from traffic on the rail lines.

- **New Motor Coach Maintenance and Administration Facility**

  A new $2.3 million Motor Coach Maintenance and Administration Facility was recently constructed in North Bay. This 14,000 ft^2 building opened in February 2006 and houses more than 75 of our Passenger Services Division employees, which incorporates both motor coach and passenger rail services. With this new facility, we are now able to perform full maintenance on all of our motor coaches and offer maintenance services to our partners within the motor coach industry.

- **Review of Little Bear Mixed Train Service**

  We are currently working with community stakeholders to review, provide recommendations and implement improvements to our Little Bear mixed train service, which provides passenger and freight services to connect the communities of Moosonee, Moose Factory and the James Bay Coast with Cochrane, Ontario.



- **Santa Claus Express**

  More than 5,000 children from 14 Northeastern Ontario and Northwestern Québec communities enjoyed their ride to the North Pole and visit with Santa Claus on Ontario Northland's Santa Claus Express. The train, which has operated in Northern communities for more than 20 years, was generously supported by our employee and community volunteers, unions, and the Ontario Northland Employees Benefit Association.

- **Dream Catcher Express**

  In the fall of 2005, Ontario Northland and our community partners unveiled the Near North's newest tourist attraction, the Dream Catcher Express, an exciting train excursion between North Bay and Temagami. In partnership with local hospitality operators, the Dream Catcher Express offers passengers a variety of unique experiences, including the romance of rail travel, vibrant fall colours and a sampling of Aboriginal culture. A total of 859 passengers traveled on the train during its nine days of operation, with 98 per cent indicating they would recommend the excursion to a friend and 88 per cent saying they would ride the train again.

Challenges

- **Motor Coach Services Facility**

  The former Motor Coach Services facility, which was in use until December 2005, is more than 40 years old and was not large enough to accommodate our larger, 55-passenger coaches. This presented significant challenges as we worked to maintain our fleet. Our move to our new facility late in the year has enabled us to overcome this issue.

- **Ridership**

  The decreasing population in Northeastern Ontario continued to present challenges in terms of maintaining and growing ridership on both our passenger trains and motor coaches.

- **Rising Fuel Costs**

  Rising fuel costs continued to affect the bottom line, contributing to higher than budgeted expenses. A fuel surcharge was implemented on passenger fares in November in order to generate additional revenues to counter escalating fuel costs.

- **Motor Coach Equipment**

  Motor Coach Services continued to be challenged to maintain an ageing fleet of coaches. In addition, the demand for coaches exceeded the availability and as such, our scheduling became increasingly important as we worked to use our resources efficiently and effectively.

Overview

Ontario Northland operates a 700-mile rail system, which spans from Moosonee in the North to North Bay in the South, from Calstock in the West to Rouyn-Noranda, Québec in the East, on which we operate both passenger and freight trains.

Our rail system connects with Canada's two transcontinental rail carriers (CN and CP) at various locations, allowing us to provide seamless transportation solutions throughout North America in cooperation with our industry partners.

Passenger Trains

Our Rail Services Division is responsible for the physical operation of our four passenger trains:

- the Little Bear, a mixed passenger and freight train service traveling between Cochrane and Moosonee;
- the Northlander, a passenger train service traveling between Cochrane and Toronto;
- the Polar Bear Express, a summer excursion train traveling between Cochrane and Moosonee; and
- new in 2005, the Dream Catcher Express, a fall excursion train traveling between North Bay and Temagami.

Freight Services

Ontario Northland is primarily engaged in providing rail freight services for the transportation of mineral and forest products, chemicals, petroleum and other products to and from Northeastern Ontario and Northwestern Québec. In addition to rail freight, Ontario Northland operates express freight services between Cochrane and Moosonee.

Most carload freight shipments are moved on regularly scheduled freight trains connecting with other Canadian railways: Canadian National (CN), Canadian Pacific (CP) and Ottawa Valley Railway (OVR). Ontario Northland is part of a network of railways providing freight services to and from locations throughout North America, including import/export traffic from seaports. Special train movements for heavy or dimensional loads are also handled by Ontario Northland.

Maintenance and Refurbishment

Our experienced employees ensure quality transportation of both passengers and freight and are responsible for the maintenance of both our track and equipment. Beyond providing maintenance to our own equipment, our contract shops in North Bay and Cochrane also provide service to external customers.

We have recently expanded our operations and now offer refurbishment services to the passenger and freight car industry. Our capabilities span from the complete disassembly of cars, to rebuilding them from the frame up. We have expertise in upgrading both electrical and mechanical systems, completing truck overhauls, and also offer interior design and layout services.

Accomplishments

- **60,000 Carloads; 700 Miles of Track; 28 Engines**

  Our rail freight operations carry more than 60,000 carloads each year, throughout our 700-mile rail system. We have a fleet of 28 engines to service both our passenger and freight services, including three rebuilt locomotives, which were purchased in March 2005 for just under $1 million. These 3000-horsepower engines are both powerful and versatile, and are being used predominantly for freight transport. They replaced engines that had previously been retired.

- **GO Transit Contract**

  In February 2004, Ontario Northland was awarded an $81 million GO Transit contract to refurbish up to 121 commuter cars. The first completely refurbished car was delivered to GO Transit in November 2005. Production is progressing well and it is expected that a refurbished car will be delivered every two weeks, beginning in the fall of 2006. In order to accommodate the requirements of the GO Transit project, a new $3 million painting facility was constructed at Ontario Northland's North Bay shop complex. The facility, which opened in late 2004, is a two-bay, state-of-the art building that can accommodate the size of any rail car currently in operation in North America.

- **CN Haulage**

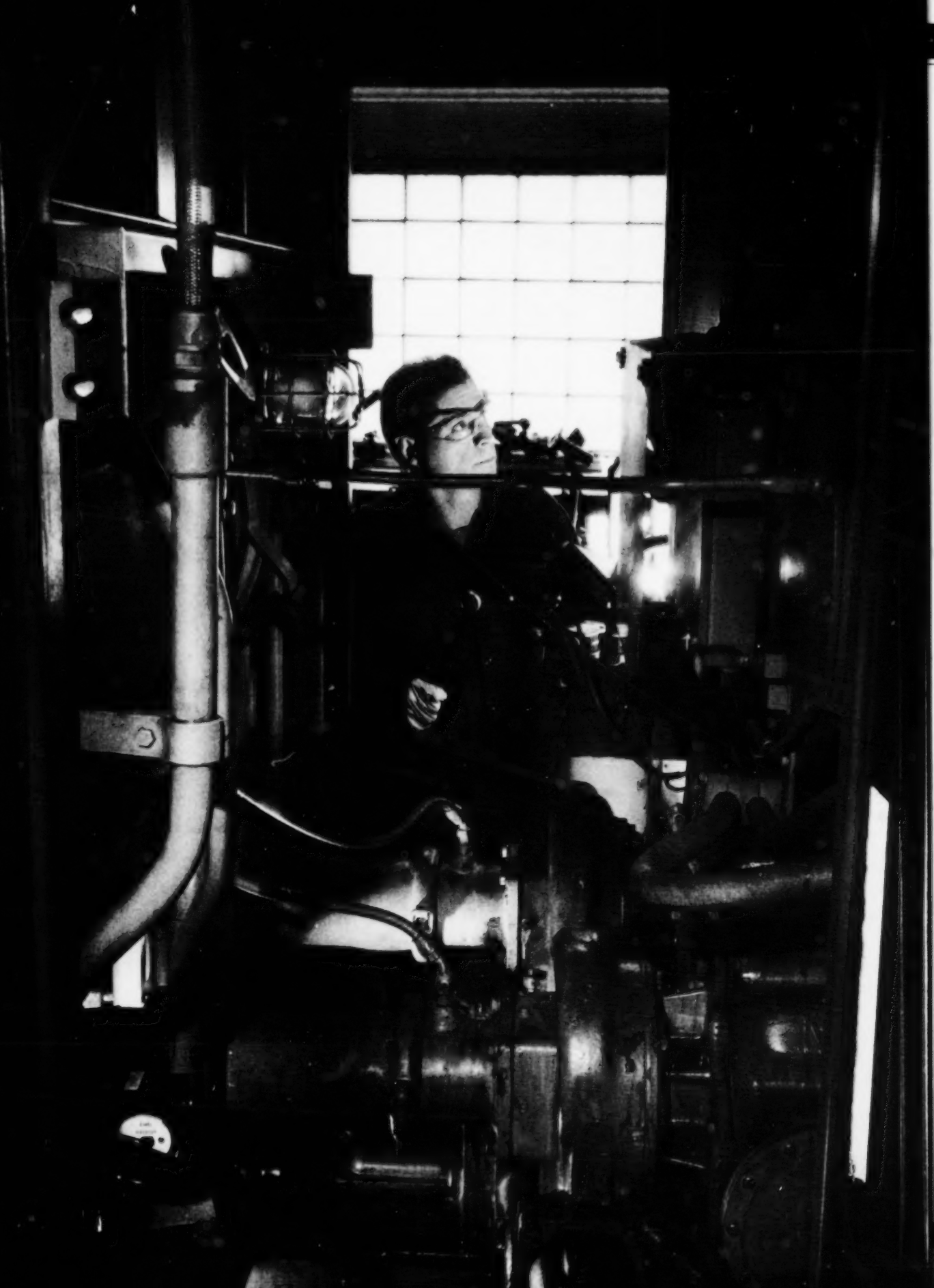
  In January 2005, Ontario Northland entered into an agreement with Canadian National (CN) to haul CN traffic over Ontario Northland's rail lines between Hearst and Rouyn-Noranda and between Rouyn-Noranda and North Bay. This new business provided 14,364 carloads and revenues of $4 million during the 15 month period between January 2005 and March 2006.

- **Implementation of the RailConnect System**

  In May 2005, we implemented Railcar Management's (RMI) RailConnect System to drive our operating, customer interaction, and revenue settlement process, in order to better support our freight customers.

- **Rail Safety and Emergency Response Initiatives**

  We continued to spearhead and support rail safety initiatives this year by working with Operation Lifesaver, Risk Watch and Northeastern Ontario Firefighters, and through public service announcements reinforcing railway crossing safety on radio stations throughout Northeastern Ontario. In addition, we assisted with and participated in emergency response training in cooperation with community partners and emergency response personnel, the OPP and RCMP.



- **Apprenticeship Training Program**

  In April 2005, Ontario Northland was recognized by the Ministry of Training, Colleges and University with a 2004 Provincial Apprenticeship Employer Recognition Award for Excellence in Apprenticeship Training. Canadore College nominated Ontario Northland for this provincial award that recognizes employers who are building an economy based on high skills and high standards through their support of the apprenticeship training system. Ontario Northland, which has offered apprenticeship training opportunities for more than 50 years, employed 28 apprentices in 2005, who worked in North Bay (18), Cochrane (9) and Hearst (1) as apprentice electricians, railway car mechanics, pipefitters, blacksmiths and diesel mechanics (machinists).

Challenges

- **Track Conditions on the Kapuskasing Subdivision**

  Through 2005-2006, several track-related incidents occurred on the Kapuskasing subdivision. Track conditions continued to be a challenge on this subdivision despite significant upgrading programs that have been undertaken by the Division since taking over the line from CN. We have investigated the incidents and have taken measures to address the deficiencies identified.

- **Rising Fuel Costs**

  Rising fuel costs continued to affect the bottom line, contributing to higher than budgeted expenses.

- **Northlander Performance**

  Ontario Northland continued to face on time performance challenges with the Northlander passenger train, particularly on the CN track between North Bay and Toronto. CN owns this trackage and runs a high volume freight operation on this core main route, resulting in numerous delays to the Northlander passenger train.

- **Equipment**

  Our passenger equipment is ageing and requires refurbishment in order to modernize its appearance and improve both accessibility and comfort.

- **Skilled Trades Shortage**

  A nationwide skilled trades shortage has developed and presented challenges to the Division as we worked to hire new employees to replace those who had taken advantage of the 2004 early retirement offer and to staff the GO Transit refurbishment project in North Bay and the new maintenance shop in Cochrane. We have hired apprentices to assist us in filling the gap.

Financial Overview

The Ontario Northland Transportation Commission incurred a loss of $15.3 million for the 15 months ended March 31, 2006, compared to a loss of $61.9 million in the preceding 12-month period. Apart from the change in year end, the largest component of the change in financial results for the two periods was the presence of the "special termination benefit" in the 12 months ended December 31, 2004. This was the accounting expense of $47.6 million associated with an early retirement offer undertaken in 2004.

Total revenues, adjusted for the change in year end, rose by approximately $5.7 million and total expenses increased by $3.2 million - again adjusted for the year-end change. The bulk of the increase in revenues came from Rail Services, with an adjusted increase of $9.7 million, while Ontera's revenues declined $4.1 million on an adjusted basis. Rail Services operating expenses increased by $7.7 million on an adjusted basis, as the result of increasing fuel costs as well as the presence of expenses related to new revenue streams – a rail car refurbishment contract and freight haulage arrangements with another carrier. In the face of declining revenues, Ontera's expenses declined $4.0 million on an adjusted basis.

Non-operating expenses, after adjusting for the change in year end and the presence of the "special termination benefit", remained relatively constant. Slightly decreased amortization along with declines in interest and one-time impairment charges essentially offset increases in expenses related to pension and non-pension accounting.

On the balance sheet, total assets increased some $18 million, driven mainly by increased inventory ($6 million) and development costs ($5.5 million) related to work beginning on the rail car refurbishment contract, as well as increases in net capital assets of approximately $7.4 million. These increases were offset by a declining accrued pension benefit asset driving increased charges to operations mentioned earlier.

From a liabilities and equity perspective, most items exhibited change due to a number of significant events:

- Operating line of credit declined and contributed surplus increased with the conversion of $20 million in debt to investment other than share capital (contributed surplus);
- Current portion of long-term debt and long-term debt increase with borrowings related to railcar refurbishment and recapitalization activity - particularly related to a new motor coach administration and repair facility built for $2.3 million;
- Contributed surplus also increases with additional recapitalization of assets utilized in the provision of non-commercial services;
- Deferred revenue is up with increased activity on the rail car refurbishment contract; and
- Accrued non-pension benefit obligation increases with charges to operations noted earlier in this analysis.

All of the foregoing is offset by the decrease in retained earnings as a result of the loss in operations during the fiscal period.

Kevin Donnelly
Vice President of Finance and Administration

1806
1806
O.N.R.il
HARD HATS
SAFETY GLASSES

orthland
DEWWRAP

Ontario Northland Transportation Commission

Consolidated Financial Statements

For the 15-month period ended March 31, 2006

Management's Responsibility

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Auditor General of Ontario, whose report follows.

T. Hargreaves
Chair

S. Carmichael
President and CEO

North Bay, Ontario
June 2, 2006

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

Audior's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transporation Commission as at March 31, 2006 and the consolidated statements of investment by the Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the 15-month period then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the fianancial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at March 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the 15-month period then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Box 105, 15th Floor
20 Dundas Street West
Toronto, Ontario
M5G 2C2
416-327-2381
fax 416-327-9862

B.P. 105, 15e étage
20, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
M5G 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-327-9862

www.auditor.on.ca

Toronto, Ontario
June 2, 2006

Jim McCarter, CA
Auditor General

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Balance Sheet
(dollars in thousands)

	March 31 2006	December 31 2004
Assets		
Current		
Cash and cash equivalents	$ 1,340	$ 1,010
Accounts receivable (Net of allowance - $1,282; 2004 - $1,401)	20,854	19,776
Inventory	18,614	12,487
Prepaid expenses	1,098	1,000
	41,906	34,273
Development costs (Note 1)	6,095	575
Self-insurance fund (Note 2)		
- Market value $ 6,004; (2004 - $6,174)	6,004	6,085
Investment in property, plant and equipment (Schedule 1)	266,058	258,680
Accrued pension benefit asset (Note 4)	77,278	80,076
	$ 397,341	$ 379,689
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Operating line of credit (Note 3)	$ 15,000	$ 27,000
Accounts payable and accrued liabilities	31,799	29,663
Current portion of long-term debt (Note 5a)	4,308	2,608
Current portion of capital lease obligations (Note 5b)	1,574	-
Current portion of deferred revenue	3,101	1,235
	55,782	60,506
Deferred revenue (Note 6)	5,120	2,893
Provision for self-insurance (Note 2)	6,004	6,085
Long-term debt (Note 5a)	30,540	27,243
Capital lease obligations (Note 5b)	523	-
Accrued non-pension benefit obligation (Note 4)	56,369	55,261
	154,338	151,988
Contingencies (Note 10) / **Commitments** (Note 11)		
Province of Ontario Equity		
Investment by the Province of Ontario	103,979	73,396
Retained earnings	139,024	154,305
	243,003	227,701
	$ 397,341	$ 379,689

Approved on behalf of the Commission:

_____ Chair

_____ President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario
(dollars in thousands)

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
Balance, beginning of period		
Net investment in property, plant and equipment	**$ 24,447**	$ 20,654
Net investment other than share capital (Note 5c)	**48,949**	48,949
	73,396	69,603
Net changes during the period		
One-time investment from Province of Ontario (Note 13)	**20,277**	-
Contributions from Province of Ontario	**11,911**	7,245
Retirements	**(102)**	(2,600)
Amortization	**(1,503)**	(852)
	30,583	3,793
Balance, end of period		
Net investment in property, plant and equipment	**34,753**	24,447
Net investment other than share capital (Note 5c)	**69,226**	48,949
	$ 103,979	$ 73,396

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings
(dollars in thousands)

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
Revenues (Schedule 2)	**$ 167,336**	$ 129,300
Expenses (Schedule 2)	**157,408**	123,311
	9,928	5,989
Other revenues and expenses		
Amortization (Schedule 2)	**16,904**	13,929
Pension/non-pension expense (Note 4)	**6,042**	3,731
Interest expense (Schedule 2)	**2,448**	2,188
Investment and other income	**(17)**	(1)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	**(168)**	(64)
Impairment of property, plant and equipment	**-**	487
Early retirement plan expense (Note 4a)	**-**	47,601
Net expenses	**25,209**	67,871
Net loss for the period	**(15,281)**	(61,882)
Retained earnings, beginning of period	**154,305**	216,187
Retained earnings, end of period	**$ 139,024**	$ 154,305

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Cash Flows
(dollars in thousands)

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Loss	$ (15,281)	$ (61,882)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	16,904	13,929
Gain on disposal of property, plant and equipment	(168)	(64)
Impairment of property, plant and equipment	-	487
Early retirement plan expense (Note 4a)	-	47,601
Pension/non-pension expense (Note 4)	6,042	3,731
	7,497	3,802
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	(1,078)	1,326
Inventory	(6,127)	(1,858)
Prepaid expenses	(98)	(723)
Accounts payable and accrued liabilities	2,136	3,284
Deferred revenue	1,866	447
	4,196	6,278
Investing activities		
Investment in property, plant and equipment	(23,939)	(20,222)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	622	155
Development costs	(5,520)	(575)
Decrease in other assets	(181)	(141)
	(29,018)	(20,783)
Financing activities		
Long-term debt (Note 5a)	4,997	1,352
Capital lease obligations (Note 5b)	(305)	-
Contributions from the Province of Ontario	32,188	7,245
Operating line of credit	(12,000)	4,000
Deferred revenue	2,227	2,893
Other liabilities	(1,955)	(1,538)
	25,152	13,952
Change in cash and cash equivalents during the period	330	(553)
Cash and cash equivalents, beginning of period	1,010	1,563
Cash and cash equivalents, end of period	$ 1,340	$ 1,010
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the period and included in net loss	$ 2,566	$ 2,188

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Investment in Property, Plant and Equipment
Schedule 1
(dollars in thousands)

			March 31, 2006	Dec 31, 2004
	Cost	Accumulated Amortization	**Net Book Value**	Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 234,823	$ 90,674	**$ 144,149**	$ 141,085
Buildings	42,610	15,603	**27,007**	27,421
Equipment	74,639	42,568	**32,071**	34,125
Equipment under capital lease	938	-	**938**	-
Under construction	1,971	-	**1,971**	1,246
Telecommunications				
Equipment	135,935	96,476	**39,459**	43,789
Buildings	5,750	3,726	**2,024**	2,143
Under construction	6,509	-	**6,509**	300
Motor Coach Services				
Coaches	9,801	4,355	**5,446**	5,875
Coaches under capital lease	1,658	155	**1,503**	-
Buildings	156	46	**110**	110
Under construction	2,443	-	**2,443**	134
Marine Services (Moosonee)				
Vessels	385	327	**58**	71
Under construction	35	-	**35**	-
Development				
Land and buildings	2,851	1,166	**1,685**	1,731
Land held for resale	650	-	**650**	650
	$ 521,154	$ 255,096	**$ 266,058**	$ 258,680

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2
(dollars in thousands)

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
Rail Services		
Sales revenue (Notes 9 and 15)	$ 90,818	$ 64,152
Government reimbursement (Note 7)	23,771	19,761
Operating revenue	114,589	83,913
Operating expense	98,620	72,741
Operating income	15,969	11,172
Amortization	9,619	7,699
Pension/non-pension expense (Note 4)	4,290	2,537
Gain on sale of property, plant and equipment	(250)	(107)
Interest expense	1,735	1,533
Income (loss) from operations	575	(490)
Telecommunications		
Sales revenue (Note 8)	38,023	33,740
Operating expense	39,533	34,866
Operating loss	(1,510)	(1,126)
Amortization	6,009	5,152
Pension/non-pension expense (Note 4)	967	597
Loss on sale of property, plant and equipment	4	43
Loss from operations	(8,490)	(6,918)
Motor Coach Services		
Sales revenue	13,764	10,884
Operating expense	12,306	9,343
Operating income	1,458	1,541
Amortization	932	641
Pension/non-pension expense (Note 4)	363	299
Loss on sale of property, plant and equipment	110	2
Income from operations	53	599

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2 (continued)
(dollars in thousands)

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	**107**	142
Government reimbursement (Note 7)	**229**	124
Operating revenue	**336**	266
Operating expense	**174**	215
Income from operations	**162**	51
Rental Properties		
Sales revenue	**624**	497
Operating expense	**381**	285
Operating income	**243**	212
Amortization	**46**	49
Gain on sale of property, plant and equipment	**(32)**	(2)
Income from operations	**229**	165
Administration		
Operating revenue	**-**	-
Operating expense	**6,394**	5,861
Operating loss	**(6,394)**	(5,861)
Amortization	**298**	388
Pension/non-pension expense (Note 4)	**422**	298
Interest expense	**713**	655
Loss from operations	**(7,827)**	(7,202)
Total Operations		
Sales revenue	**143,336**	109,415
Government reimbursement (Note 7)	**24,000**	19,885
Total revenues	**167,336**	129,300
Expenses	**157,408**	123,311
Income from operations	**9,928**	5,989
Amortization	**16,904**	13,929
Pension/non-pension expense (Note 4)	**6,042**	3,731
Interest expense	**2,448**	2,188
Gain on sale of property, plant and equipment	**(168)**	(64)
Loss from Operations	**$ (15,298)**	$ (13,795)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

March 31, 2006

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, motor coach and telecommunications primarily in the northeastern portion of Northern Ontario.

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N.Tel Inc., Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization

Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 to 25 years
Vehicles	3 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 5).

March 31, 2006

Employee Future Benefits

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. It provides for pensions based on years of service and average pensionable earnings and is generally applicable from the first day of the month following employment. The plan is not indexed, however, there have been a variety of ad hoc increases made to pensioners.

The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates. The date of the last actuarial valuation for funding purposes was January 1, 2004. The date of the next actuarial valuation for funding purposes will be January 1, 2007.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

March 31, 2006

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Contract revenues are generally recorded on a percentage of completion basis. Revenues from other sources including Government reimbursement are recognized when earned. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement can be reasonably estimated (see Note 8).

Income Taxes

As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Foreign Currency Translation

Revenues and expenses arising from foreign currency transactions are translated to their Canadian equivalent at the rates of exchange in effect at the transaction date. Resulting gains or losses on settlement or translation are included in the determination of net income for the current period. Included in Rail revenue is a foreign currency gain of $697,000 (2004 - $412,000) arising mainly from Rail traffic settlements between Canada and the U.S.A.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents include cash on hand, balances with banks and short-term deposits with original maturities of three months or less.

March 31, 2006

1. Development Costs

During 2005-2006, the Commission incurred start up costs of $5,520,000 (2004 - $575,000) in relation to a new multi-year contract to refurbish commuter cars entered into by the Commission. The development costs will be expensed, beginning in fiscal 2006-2007, on a straight line basis over the life of the contract.

2. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets include cash in the amount of $6,120,000 (2004 - $5,815,000), less $116,000 payable to ONTC (2004 - $270,000 payable by ONTC).

3. Operating Line of Credit

The Commission currently holds an operating line of credit with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of $8,000,000, of which $8,000,000 was being utilized as at March 31, 2006 (as at December 31, 2004 - $22,000,000). In addition, the Commission has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of $7,000,000, of which $7,000,000 was being utilized as at March 31, 2006 (as at December 31, 2004 - $5,000,000). Both of these operating lines bear interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 25 basis points based on the date of each advance.

The Commission also holds a demand operating line of credit with the Canadian Imperial Bank of Commerce in the amount of $1,500,000 which is available for letters of guarantee and is secured by the Commission's accounts receivable. As of March 31, 2006, two letters of guarantee totaling $1,428,000 have been issued with an annual renewal commission of .5%.

4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers. The ONTC pension plan has an annual measurement date of December 31st.

The pension fund's target percentage allocation and average asset allocations as at March 31, 2006 and December 31, 2004, by asset category are as follows:

	Target	**March 31, 2006**	Dec 31, 2004
Equity securities – Domestic	20% - 36%	**33%**	33%
– Foreign	8% - 16%	**13%**	13%
Debt securities	40% - 60%	**51%**	51%
Real estate	0% - 15%	**2%**	2%
Short term and other	0% - 15%	**1%**	1%
Total		**100%**	100%

As part of a corporate restructuring plan in 2004, an early retirement offer was extended to approximately 220 employees of whom 202 employees accepted the offer. This special termination benefit resulted in an expense in 2004 of $47,601,000.

a. Accrued Pension Benefit Asset

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
Projected benefit obligations	**$ 489,751,000**	$ 440,571,000
Market value of plan assets	**485,045,000**	455,911,000
Surplus (deficit)	**$ (4,706,000)**	$ 15,340,000
Accrued benefit asset - beginning of year	**$ 80,076,000**	$ 128,618,000
Expense	**(2,979,000)**	(1,082,000)
Early Retirement Plan (ERP) expense	**-**	(47,601,000)
Funding contributions	**181,000**	141,000
Accrued benefit asset - end of year	**$ 77,278,000**	$ 80,076,000

4. Employee Future Benefits (continued)

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
Accrued benefit liability - beginning of year	**$ 55,261,000**	$ 54,150,000
Expense – Non-WSIB	**2,926,000**	2,508,000
Expense – WSIB	**137,000**	141,000
Funding contributions – Non-WSIB	**(1,955,000)**	(1,538,000)
Accrued benefit liability - end of year	**$ 56,369,000**	$ 55,261,000

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of $11,231,000 (2004 - $11,094,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2005.

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
Current service cost less employee contributions	**$ 6,721,000**	$ 8,100,000
Interest cost on accrued benefit obligation	**25,045,000**	22,821,000
Expected return on plan assets	**(30,881,000)**	(31,760,000)
Amortization of initial obligation	**197,000**	197,000
Amortization of past service costs	**1,153,000**	654,000
Amortization of net actuarial gain	**744,000**	1,070,000
Termination benefit cost (ERP)	**-**	47,601,000
	$ 2,979,000	$ 48,683,000

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
Current service cost	**$ 793,000**	$ 508,000
Interest on accrued benefit obligation	**2,283,000**	2,481,000
Amortization of net actuarial gain	**(13,000)**	(340,000)
	$ 3,063,000	$ 2,649,000

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	**5.75**	5.75
Discount rate - non pension	**5.75**	5.75
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.50**	7.50
Rate of compensation increase	**4.00**	4.00
Medical cost increases	**4.5% to 10.0%**	4.5% to 10.0%

March 31, 2006

5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.22% per annum, blended monthly payments of $30,000 for 15 years beginning February 1, 2005.	**$ 3,598,000**	3,800,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	**1,012,000**	1,565,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	**12,937,000**	14,326,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	**8,543,000**	9,470,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.717% per annum, blended annual payments of $1,681,000 for 4 years beginning March 31, 2007.	**6,000,000**	-
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 4.90% per annum, blended monthly payments of $13,000 for 25 years beginning February 1, 2006.	**2,292,000**	-
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement beginning December 1, 2000.	**466,000**	690,000
	34,848,000	29,851,000
Less current portion	**4,308,000**	2,608,000
	$ 30,540,000	$ 27,243,000

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2006 - 2007	$ 4,308,000
2007 - 2008	4,536,000
2008 - 2009	4,053,000
2009 - 2010	4,230,000
2010 - 2011	2,780,000
Thereafter	14,941,000
	$ 34,848,000

March 31, 2006

5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations (continued)

	March 31, 2006	Dec 31, 2004
b. Capital lease bearing interest of 5.93% per annum, blended monthly payments of $7,000 for 4 years beginning January 24, 2006.	**$ 280,000**	-
Capital lease bearing interest of 5% per annum, blended monthly payments of $10,000 for 3 years beginning March 1, 2006.	**334,000**	-
Capital lease bearing interest of 10% per annum, blended monthly payments of $11,000 for 2 years beginning November 27, 2005.	**198,000**	-
Capital lease bearing interest of 5.5% per annum, blended monthly payments of $22,000 for 2 years beginning December 18, 2004.	**1,285,000**	-
	2,097,000	-
Less current portion	**1,574,000**	-
	$ 523,000	-

Payments under capital leases included above are as follows:

2006 - 2007	$ 1,663,000
2007 - 2008	290,000
2008 - 2009	204,000
2009 - 2010	62,000
Total minimum payments	2,219,000
Less: amount representing interest	122,000
Obligations under capital lease	$ 2,097,000

c. Included in Investment by the Province of Ontario is a $35,208,000 non-interest bearing loan with no specific repayment terms from the Province of Ontario which four years ago was reclassified to Investment by the Province of Ontario. This was done to be consistent with how the loan was reflected in the Province of Ontario's consolidated financial statements. The Province, recognizing the concessionary nature of the loan, classified it as an equity investment in the Commission.

March 31, 2006

6. Deferred Revenue

Included in Deferred Revenue are the following two significant items:

In 2004, the Commission entered into a multi-year contract to refurbish commuter cars. Under the terms of the contract, the Commission received an advance from the customer of $4,030,000 in 2005-2006 in addition to the $2,627,000 received in 2004 to defray contract costs. An amount of $5,723,000 (2004 - $2,442,000) has been included as deferred revenue, of which $4,016,000 relates to periods after March 31, 2007. The deferred revenue will be recognized based on the percentage of completion method. During 2005-2006, $750,000 (2004 - $185,000) of the advance was recognized as revenue.

Hydro One has entered into a 20-year agreement for the use of the Commission's fibre optic cable, expiring in March 2022. The total contract value is $1,380,000. The remaining balance of $1,173,000 has been included as deferred revenue, of which $1,104,000 relates to periods after March 31, 2007. The deferred revenue will be recognized on a straight line basis over the life of the agreement. During 2005-2006, $86,000 (2004 - $69,030) was included as revenue.

7. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year. Starting in fiscal 2002 the provincial government began to fully reimburse losses on the passenger train services.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. An annual reimbursement of $2,500,000 was received until the expiration of the agreement on March 31, 2006.

March 31, 2006

7. Government Reimbursement (continued)

Details of Government reimbursement are as follows:

	15-month period ended March 31, 2006	year ended Dec 31, 2004
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**$ 20,646,000**	$ 17,261,000
Marine Services (Moosonee)	**229,000**	124,000
	20,875,000	17,385,000
From Transport Canada:		
Current period's operations	**3,125,000**	2,500,000
	$ 24,000,000	19,885,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

8. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. The Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were finalized by the CRTC in March 2005 and were not subject to any retroactive adjustments. In keeping with the Commission's accounting policy, any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

9. Passenger Revenue

In accordance with the Travel Industry Act, the 2005-2006 gross retail sales were $ 226,000 (2004 - $572,000) and the gross wholesale sales were $ 58,000 (2004 - $216,000).

March 31, 2006

10. Contingencies

a. Ontera Assets

O.N.Tel Inc. (operating as Ontera) has sustained losses from both operations as well as on a cash flow basis over the current and the past accounting period (see Schedule 2). In response to this situation, management has developed a business plan that will require a significant investment in Ontera's property, plant and equipment along with associated appropriate financing. This plan, reviewed by an independent third party consultant, is expected to address the history of continued losses. Without change, the current operations of O.N.Tel Inc. are expected to continue to generate losses that put into doubt its sustainability which may lead to a significant write-down in the net book value of property, plant and equipment (see Schedule 1). Additional costs may also be incurred.

b. Statement of Claim

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for $3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

11. Commitments

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

March 31, 2006

12. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and cash equivalents, accounts receivable, operating line of credit, accounts payable and accrued liabilities, long-term debt and, capital lease obligations. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximated their carrying values, unless otherwise noted.

13. Contribution by the Province of Ontario

In March 2005, the Ontario Financing Authority released the Commission from its obligation to repay $20,277,000 of the operating line of credit. This amount was reclassified to Investment by the Province of Ontario.

14. Related Party Transactions

During the period, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund $160,000 (2004 - $240,000) for financial and administrative support.

15. Economic Dependence

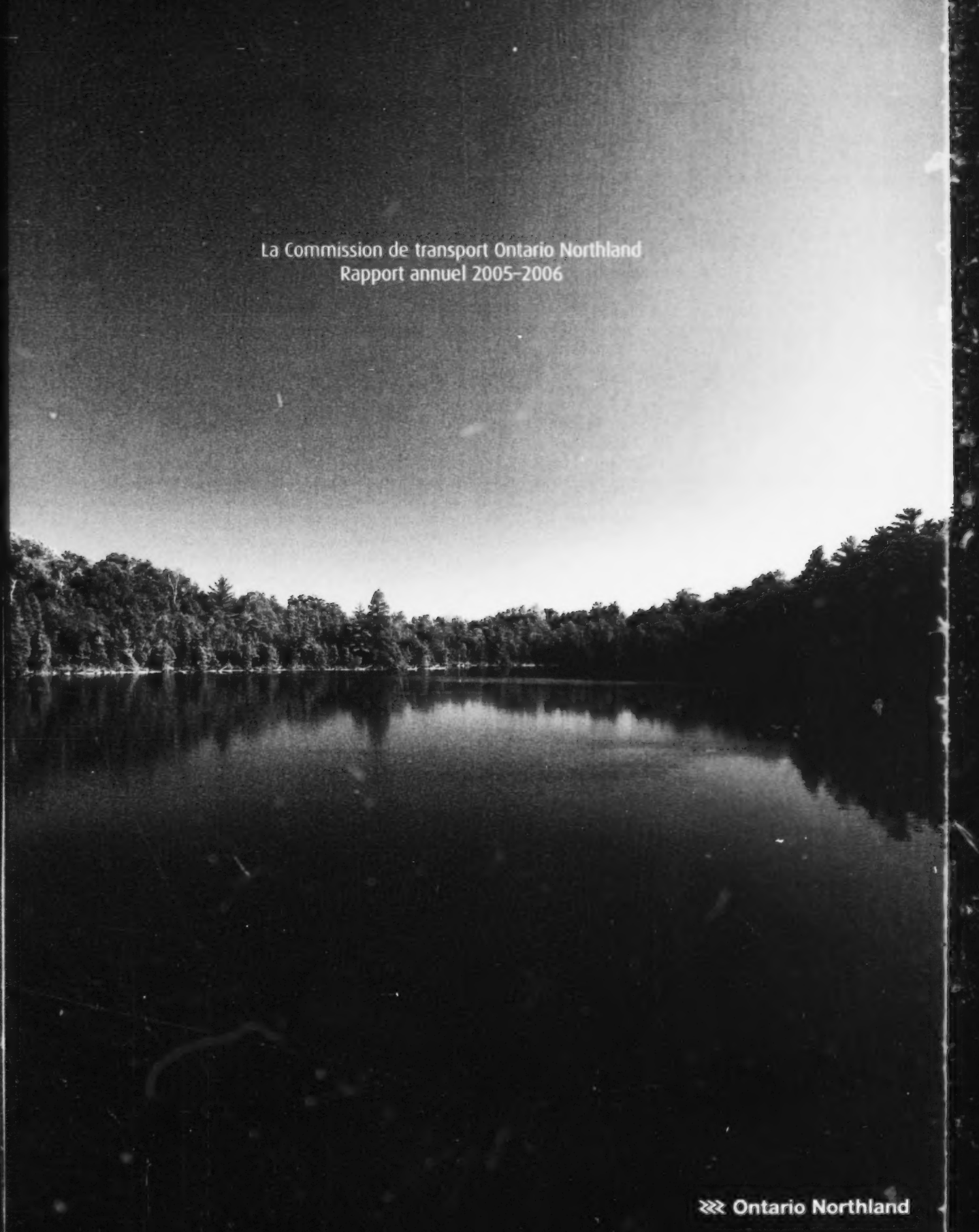
During 2005-2006, the Rail Services Division derived 38% (2004 - 42%) of its revenue from three major customers.

16. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

Subject to an amendment to the ONTC Act, the Commission changed its year-end to March 31st from December 31st thus this presentation covers a fifteen month period ended March 31, 2006.

Ontario Northland



La Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2005–2006

Ontario Northland

Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512
info@ontc.on.ca
www.OntarioNorthland.ca

Remarque d'intérêt particulier :

Pour que la fin de l'année d'exercice d'Ontario Northland soit conforme à celle de la Province de l'Ontario, l'année d'exercice 2005-2006, ainsi que le rapport annuel correspondant s'étendent sur une période de quinze mois, soit du 1er janvier 2005 au 31 mars 2006.

Table des matières

Aperçu de l'entreprise 1

Message du président du Conseil d'administration 3

Gouvernance de l'entreprise 5

Les Services généraux 6

Ontera (les Services de télécommunications) 8

Les Services voyageurs 11

Les Services ferroviaires 15

Résumé de la situation financière 19

Les états financiers 22

- Responsabilité de la direction 23
- Rapport du vérificateur 24
- Les états financiers consolidé 25
- Sommaire des principales conventions comptables 32

Ontario Northland

Ontario Northland est fière de pouvoir approvisionner les résidents du Nord de l'Ontario en solutions de transport et de télécommunications innovantes et concurrentielles depuis plus de 100 ans.

À titre d'entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, exploitée principalement dans le nord-est de cette province, nous mettons tout en œuvre pour miser sur notre patrimoine nordique bien établi et donner le ton en matière de création de richesses dans le Nord. Nous relions le Nord de diverses manières, notamment nos services ferroviaires, routiers et de télécommunications.

Les Services ferroviaires

Les personnes voyageant entre Moosonee et Toronto disposent d'une option de transport confortable et sûre à bord de nos trains de voyageurs, lesquels font également escale à divers endroits en cours de route. Notre réseau ferroviaire s'étendant sur une distance de 1 126,5 kilomètres (700 milles) dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec, nous permet d'offrir nos services de transport de marchandises aux industries de notre région et à celles de l'ensemble du continent. Nous offrons de plus à nos partenaires industriels des services d'entretien et de remise à neuf.

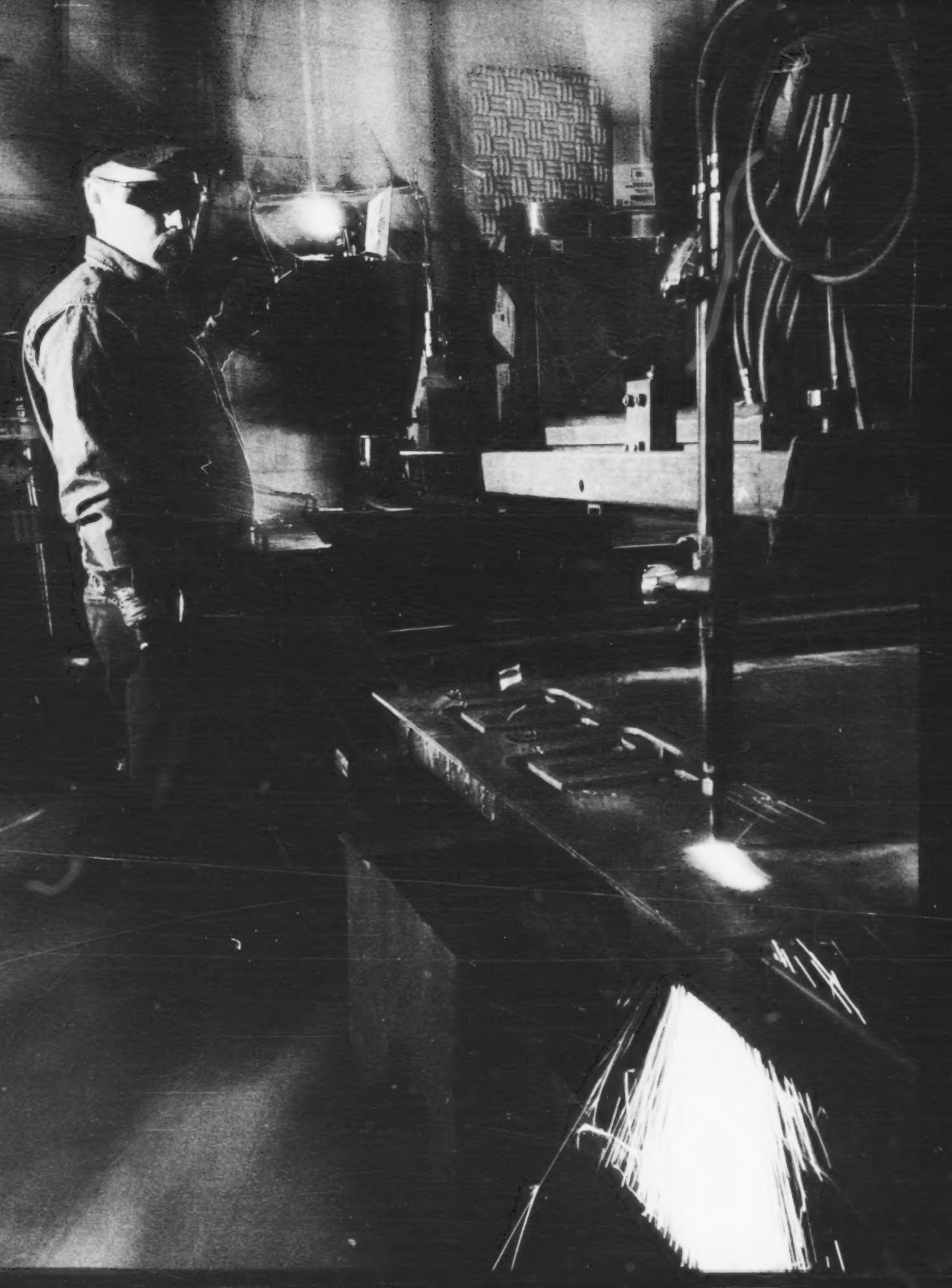
Les Services routiers

Les personnes se rendant aller-retour dans le Nord de l'Ontario peuvent prévaloir de notre service régulier de transport par autocar. Ces autocars peuvent également servir à l'affrètement pour un groupe de personnes. Enfin, nos Services de messageries par autocar procurent aux entreprises et aux personnes des solutions d'expédition rentables.

Les télécommunications

Notre division de télécommunications nommée Ontera est une entreprise de télécommunications entièrement intégrée. Elle offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet, dont des services téléphoniques, interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information) et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

En 2005 et 2006, notre main-d'œuvre s'élevait à plus de 1 000 employés et employées travaillant dans diverses collectivités, dont North Bay, Cochrane, Englehart, Timmins, Temiskaming Shores, Moosonee, Kirkland Lake, Sudbury, Temagami, Hearst, Kapuskasing, Sault Ste. Marie et Barrie en Ontario, ainsi que Rouyn-Noranda au Québec.



La Commission de transport Ontario Northland
Message du président du Conseil d'administration

Au cours de 2005 et 2006, grâce au soutien et à l'engagement du gouvernement actuel de l'Ontario, Ontario Northland a pu poursuivre ses efforts en vue de répondre aux besoins en transport et en télécommunications des résidents du Nord de l'Ontario.

Une foule d'activités positives se sont déroulées l'an dernier et nous avons connu des progrès considérables dans divers domaines. En voici les grandes lignes :

- Initiation d'une analyse complète des services et de l'exploitation de notre train Little Bear en vue d'obtenir des commentaires des résidents et intervenants de la collectivité, et de présenter des recommandations dont le but serait de mieux répondre à leurs besoins.

- Obtention du consentement de construire une installation d'entretien et de gestion des autocars dont nous avions grandement besoin. Ce nouveau bâtiment constitue un investissement dans l'avenir d'Ontario Northland, démontrant clairement l'engagement de celle-ci envers ses passagers et le Nord.

- Progrès considérables au sein du projet de remise à neuf GO Transit avec la livraison, en novembre, de la première voiture de train GO Transit entièrement remise à neuf. Lors d'une fête célébrant cette réussite, des représentants de GO Transit ont déclaré que « cette voiture était la meilleure de tous les programmes à ce jour », témoignant ainsi des compétences et de la conscience professionnelle de notre personnel!

- Lancement d'un projet de quatre millions de dollars pour la mise à niveau de notre réseau central vers une infrastructure MPLS (Multiprotocol label switching ou commutation multiprotocole par étiquette) nous permettant d'offrir aux résidents du Nord des services de télécommunications accélérés et plus efficaces.

Bien que notre défi demeure toujours l'obtention de résultats financiers positifs, divers projets sont en marche afin d'assurer la viabilité future de l'entreprise. Ontario Northland a connu des pertes de l'ordre de 15,3 millions de dollars au cours de la période de quinze mois se terminant le 31 mars 2006. Les recettes et les dépenses d'exploitation de l'entreprise étaient en hausse, tandis que nos dépenses hors exploitation connaissaient une baisse en raison de frais comptables enregistrés pendant l'année 2004 dans le cadre de notre régime de retraite anticipée.

En contemplant l'avenir, les progrès que nous avons connus au cours des années précédentes et l'engagement renouvelé du gouvernement de l'Ontario envers notre entreprise nous donnent bon espoir.

Nous demeurons engagés envers le réseau du Nord et la prospérité économique de cette région.

Sincèrement,

Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration

ONTARIO NORTHLAND

Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du Conseil d'administration et de neuf membres, chacun étant nommé par la province.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord et des Mines et de son ministre, lesquels supervisent l'entreprise au nom de la province de l'Ontario.

Parmi les services non commerciaux (mandatés par la province) offerts par Ontario Northland, on compte :

- le train Little Bear, assurant le transport de marchandises et de voyageurs entre Cochrane et Moosonee, avec correspondance à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins;
- le chaland de Moosonee (transport des marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory);
- le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto avec correspondance à Driftwood, Hearst, Iroquois Falls, Kapuskasing, South Porcupine et Timmins); et
- le Polar Bear Express (train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee).

Les services de nature commerciale offerts comprennent ce qui suit :

- l'immobilier de l'entreprise;
- le Dream Catcher Express (train d'excursion automnale voyageant entre North Bay et Temagami);
- les services de télécommunications Ontera;
- Les services de transport de marchandises; et
- les services réguliers et nolisés d'autobus interurbains et de messageries par autocar.

Les membres de la Commission

Le président du Conseil d'administration

Ted Hargreaves, North Bay

Les commissaires

Mathilde Bazinet, North Bay
Dan Belisle, Cochrane
René Fontaine, Hearst
Carson Fougère, North Bay
Margaret Hague, Spring Bay
Randy Kapashesit, Moose Factory
David Plourde, Kapuskasing
Donavon Porter, Haileybury
Lad Shaba, Chaput Hughes

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : président et chef de la direction;
vice-président intérimaire des Services ferroviaires jusqu'au 15 mai 2005

Grant Bailey : vice-président des Services ferroviaires (nommé le 16 mai 2005)

Kevin Donnelly : vice-président, Finance et Administration

Marc Rancourt : président et chef de la direction d'Ontera

Cheryl Sutton : vice-présidente des Services voyageurs (nommée le 8 août 2005)

Russ Thompson : conseiller juridique

La division des Services généraux d'Ontario Northland est composée de départements offrant à l'entreprise et à nos intervenants internes et externes les services et le soutien centralisés dans les domaines suivants :

- l'immobilier de l'entreprise
- les finances
- les ressources humaines
- les technologies de l'information
- les services juridiques
- la gestion des propriétés
- les relations publiques
- les achats
- la planification stratégique

Les réussites

- **La ratification de dix conventions collectives**

  En 2005, Ontario Northland a ratifié dix conventions collectives avec les membres de cinq syndicats, dont le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada) – local 103, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité – conseil général 11, les Métallurgistes unis d'Amérique – local 1976, les Travailleurs unis des transports et la Conférence ferroviaire Teamsters Canada.

- **Nouveaux procédés de contrôle de la formation**

  En 2005, le service des Ressources humaines d'Ontario Northland a introduit un procédé de contrôle de la formation lui permettant de mieux suivre le déroulement de la formation et du développement professionnel de l'ensemble du personnel. Cette méthode uniforme de contrôle de la formation d'un bout à l'autre de l'entreprise nous permettra de veiller à ce que le personnel possède les compétences nécessaires pour travailler plus efficacement et de façon plus sécuritaire.

- **Revitalisation des comités de santé et de sécurité**

  Les comités de santé et de sécurité de l'entreprise ont été revitalisés en 2005. Nous y avons réuni des membres chevronnés et des nouveaux membres pour représenter les plus de 1 000 employés et employées travaillant dans nos bureaux, nos ateliers et sur place dans divers emplacements du Nord de l'Ontario.

- **Soutien de l'application de remise à neuf**

  Le groupe des Services informatiques d'entreprise d'Ontario Northland a mis au point une application visant le contrôle et la gestion des documents traitant des procédés de remise à neuf des voitures selon des normes acceptables par son client, GO Transit. Cette application relie le système de gestion de l'inventaire du matériel d'Ontario Northland au procédé en question en annexant des bordereaux de matières. Des applications de planification des exigences en matériel et d'établissement des coûts du matériel sont en voie de développement.

- **Lancement d'un système de gestion du rendement**

  Un système de gestion du rendement a été présenté aux directeurs et superviseurs afin de garantir la synergie entre le plan de l'entreprise et le programme d'amélioration du rendement du personnel.

- **Le financement de nouvelles installations**

  En 2005, le service des Finances a obtenu du financement pour la réalisation de plusieurs projets d'immobilisation, notamment une nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars et un nouvel atelier de peinture, tous deux à North Bay, ainsi qu'un nouvel atelier à Cochrane.

Les défis

- **Défis en cours suite au régime de retraite anticipée en 2004**

  L'option offerte au personnel de se prévaloir du régime de retraite anticipée en 2004 a entraîné une perte d'expertise considérable et des défis auxquels nous sommes toujours confrontés. Nous avons poursuivi nos efforts en vue de réaliser des profits et d'orienter la main-d'œuvre novice et expérimentée vers des nouveaux postes.

- **Soucis en matière de mouvements de trésorerie**

  Ontario Northland a continué de faire face à des défis considérables en matière de mouvements de trésorerie en 2005 et 2006 de sorte qu'il a fallu restreindre les dépenses d'investissements au sein des opérations commerciales et non commerciales.

- **Mesures entreprises pour la réduction des coûts suite à la grève chez un de nos clients**

  En réponse à une grève de la Kidd Creek Mine de Timmins, nous avons annoncé des mesures visant réduire les coûts en 2005. La mine de Kidd Creek est l'un des principaux clients de la division du Transport ferroviaire de marchandises d'Ontario Northland et cette interruption de travail, ainsi que la réduction de la circulation qui en découle, a eu un effet considérable sur les recettes de l'entreprise et son mouvement de trésorerie. Parmi les mesures de réduction des coûts, on compte la mise à pied accélérée du personnel saisonnier, une réduction des heures de travail, des mises à pied, la suspension de toutes dépenses en immobilisations et non essentielles et la remise à plus tarde de la formation et de l'embauche.

- **Augmentation des profits**

  Nous avons poursuivi nos recherches en vue de trouver des moyens d'augmenter les profits au sein de nos opérations et avons continué à soutenir nos unités d'exploitation dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

La Commission de transport Ontario Northland
Ontera (les Services de télécommunications)

À titre d'entreprise de télécommunications entièrement intégrée, Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet dont des services téléphoniques, interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information) et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

Les réussites

- **Plus de 25 000 clients**

  Nous offrons des services et solutions de télécommunications à plus de 25 000 clients résidentiels et commerciaux dans des collectivités réparties dans l'ensemble du Nord de l'Ontario. Les régions desservies s'étendent sur plus de 200 000 km² et à plus de 550 000 personnes.

- **Réseau de la prochaine génération**

  Nous avons entrepris un projet évalué à quatre millions de dollars pour la mise à niveau de notre réseau central vers une infrastructure MPLS (commutation multiprotocole par étiquette) visant améliorer les services offerts à nos clients et élargir notre zone de couverture horizontale.

- **Contrat de raccordement de Bear Island**

  En 2005, FedNor, au nom de K-Net, a octroyé un contrat à Ontera pour le raccordement de Bear Island First Nation par liaisons en fibres optiques. Se poursuivant en 2006, ce projet comporte l'installation d'un câble sous-marin sur 10 kilomètres, lequel doit raccorder l'île à la zone continentale pour qu'Ontera puisse approvisionner cette collectivité en services à large bande.

- **Programme des jeunes du Nord de l'Ontario**

  Ayant mis sur pied le Programme des jeunes du Nord de l'Ontario en association avec Osprey Media LP, nous continuons à le parrainer. Ce programme comprend les ateliers d'enrichissement des jeunes Osprey ainsi que la remise des prix Réussite des jeunes d'Ontera ayant lieu tous les ans dans les collectivités de North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury et Timmins.

- **Attestation d'excellence de Cicso**

  En mars 2006, nous avons annoncé qu'Ontera avait reçu une attestation d'excellence de Cisco Systems®. Le Cisco® Channel Partner program (ou programme de partenaires intermédiaires Cisco) procure à Ontera les ressources nécessaires au développement de compétences en ventes, en planification, en conception, en mise en œuvre et en exploitation de solutions de mise en réseau Cisco. Pour obtenir cette attestation d'excellence, Ontera a dû satisfaire aux exigences rigoureuses de Cisco en matière de personnel, de formation, de satisfaction de la clientèle, de spécialisation et de soutien après-vente, voire même les dépasser.

- **Le Collège Boréal**

  Ontera a annoncé le renouvellement d'une entente importante avec le Collège Boréal visant l'approvisionnement en services de transmission de données sur réseaux étendu et local (WAN/LAN) dans sept de ses campus chacun du nord et du sud de l'Ontario. Étant donné que nous fournissons au collège une portée, une vitesse une largeur de bande et une fiabilité accrues, nos services s'étendent au-delà de l'approvisionnement de produits et services.

Les défis

- **Une forte concurrence**

  Habité de géants de l'industrie tels que Bell et Rogers, le domaine de la vente au détail de télécommunications se veut des plus compétitifs. Les efforts de commercialisation requis pour maintenir et accroître sa part du marché sont considérables.

- **Des marges de profit minimes**

  Dans le domaine de la vente au détail de télécommunications, les marges de profit sont relativement faibles. Elles sont rapidement entamées par les dépenses réelles reliées à la commercialisation et à la prestation de nos services. Nous sommes continuellement mis au défi de réduire les dépenses pour réaliser des profits. Nous évaluons donc des marchés de télécommunications variés pouvant nous permettre d'accroître nos marges de profit.

- **Le vieillissement des infrastructures**

  Dans l'industrie des télécommunications, les événements se déroulent rapidement et la technologie se développe constamment. Nos défis consistent à concurrencer au sein de ce marché et à offrir les produits et services qu'exige notre clientèle malgré le vieillissement de nos infrastructures.

- **Les défis en cours suite au régime de retraite anticipée en 2004**

  La retraite anticipée de plusieurs membres de notre personnel en 2004 s'est traduite en une perte considérable en expertise. Nous devons donc poursuivre nos efforts en vue de réaliser des profits et d'orienter la main-d'œuvre novice et expérimentée vers des nouveaux postes.

Une division des Services voyageurs a été créée en 2005 afin de jumeler les efforts de nos services de transport en autocar et de nos services ferroviaires voyageurs. Cette fusion avait pour but de créer une division unique, axée sur le passager, d'où pourraient émaner des synergies et nous permettre d'éliminer le chevauchement des tâches entre ces deux domaines, lesquels répondent tous deux aux besoins de l'ensemble des voyageurs de l'entreprise.

Les Services de transport en autocar

Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 23 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. Ce service de transport à horaire fixe présente un moyen abordable et fiable de voyager aller-retour dans le nord-est de l'Ontario.

Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les Services ferroviaires voyageurs

Nos Services ferroviaires voyageurs sont chargés de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs, notamment :

- le Little Bear, un train mixte servant au transport des voyageurs et des marchandises entre Cochrane et Moosonee;
- le Northlander, un train de transport des voyageurs entre Cochrane et Toronto;
- le Polar Bear Express, un train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee; et
- le nouveau Dream Catcher Express, un train d'excursion automnale entre North Bay et Temagami, à compter de 2005.

Les trains Little Bear, Northlander et Polar Bear Express sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés par la province).

Les réussites

- **Plus de 340 000 voyageurs tous les ans**

  Plus de 340 000 personnes ont voyagé à bord de l'un ou l'autre des autobus interurbains ou des trains de voyageurs d'Ontario Northland en 2005.

- **Le nombre de voyageurs en autocars**

  Par rapport à 2004, le nombre de voyageurs utilisant nos services de transport à horaire fixe en autocar est passé à 266 509, pour une augmentation de 6 % en 2005 et de 1,2 % au cours des trois premiers mois de 2006. Les services d'affrètement ont connu une baisse en termes du nombre de jours d'utilisation en 2005, passant de 1 009 jours à 881 jours pour les raisons suivantes : un besoin grandissant en autocars pour nos services à horaire fixe et un nouveau programme d'entretien préventif conçu pour prolonger la durée de vie de nos autocars.

- **Le nombre de voyageurs en train**

  Soutenus par le lancement d'un horaire de jour sur le Northlander en avril 2005, le nombre de voyageurs à bord de ce train s'est vu augmenter de 9,9 %, passant à 33 382. Les statistiques en termes de voyageurs pour les trois premiers mois de 2006 se sont avérées solides, démontrant une augmentation de 16,2 %. Le nombre de voyageurs à bord du Polar Bear Express a connu une légère baisse en 2005 (2,9 %), passant à 33 896, tandis que ce nombre s'est vu augmenter de 4,1 % au cours des trois premiers mois de 2006. La tendance à la baisse s'est poursuivie sur le Polar Bear Express en 2005, lequel a enregistré une baisse du nombre de voyageurs de 11,1 % (à 10 340).

- **Nouvel horaire du Northlander**

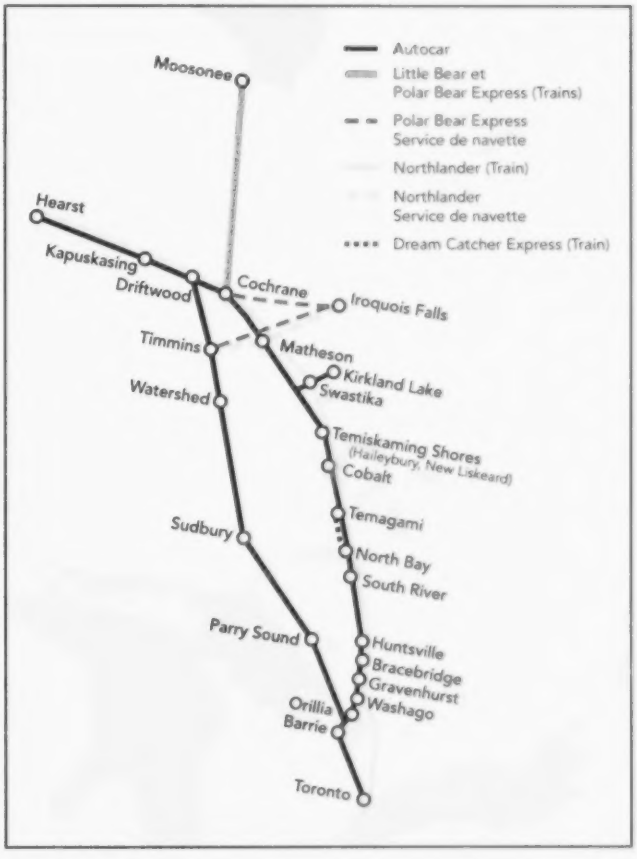
  Nous avons introduit un nouvel horaire de train en avril 2005 afin d'offrir aux voyageurs des heures de service plus commodes. Ce nouvel horaire prévoit des trajets le jour, vers le nord et vers le sud. Nous avons de plus introduit cet horaire pour que le Northlander puisse respecter son horaire et réduire les délais occasionnés par la circulation sur les voies ferrées.

- **Nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars**

  Une nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars, évaluée à 2,3 millions de dollars, vient d'être construite à North Bay. Ce bâtiment, de 14 000 pi², pouvant abriter plus de 75 employés de notre division des Services voyageurs (les services de transport en autocar et en train), a ouvert ses portes en février 2006. Cette installation nous permet désormais d'exécuter l'entretien complet de tous nos autocars et d'offrir des services d'entretien à nos associés de l'industrie des autocars.

- **Examen du service à bord du train mixte Little Bear**

  Nous collaborons actuellement avec des intervenants communautaires pour revoir notre service de train Little Bear, présenter des recommandations et mettre en œuvre les améliorations correspondantes. Ce train de transport de voyageurs et de marchandises raccorde Cochrane, en Ontario, aux collectivités de Moosonee, Moose Factory et la côte de la Baie James.



- **L'Express du Père Noël**

  L'Express du Père Noël a fourni l'occasion de voyager vers le pôle Nord pour y visiter le Père Noël à plus de 5 000 enfants provenant de 14 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 20 ans, ce train est le fruit du généreux soutien de notre personnel, de bénévoles au sein de la collectivité, de syndicats et de la Société mutuelle d'Ontario Northland.

- **Le Dream Catcher Express**

  À l'automne 2005, Ontario Northland et ses associés communautaires dévoilaient le train « Dream Catcher Express », la plus récente attraction touristique du pré Nord offrant une excursion des plus stimulantes entre North Bay et Temagami. En partenariat avec divers exploitants d'organismes touristiques, le Dream Catcher Express offrira aux voyageurs des aventures inédites, notamment : le charme des voyages en chemin de fer, les couleurs éclatantes de l'automne, ainsi que quelques exemples de la culture autochtone. Au cours de ses neuf jours d'opération, huit cent cinquante-neuf voyageurs ont voyagé à bord de ce train et de ce nombre, 98 % ont dit qu'ils le recommanderaient à leurs amis et 88 % ont déclaré qu'ils le feraient de nouveau.

Les défis

- **L'installation des Services de transport en autocar**

  L'ancienne installation des Services de transport en autocar, utilisée jusqu'en décembre 2005, existe depuis plus de 40 ans. Elle n'est pas assez grande pour contenir nos autocars de 55 passagers. Le maintien de notre parc d'autocars dans cette installation nous a présenté un défi de taille. Son déménagement dans nos nouvelles installations à la fin de l'année nous a permis de surmonter ce défi.

- **Le nombre de voyageurs**

  La population en baisse dans le nord-est de l'Ontario continue de nous présenter des défis en ce qui a trait au maintien et à la croissance du nombre de voyageurs à bord de nos trains et de nos autocars.

- **L'augmentation du prix du carburant**

  L'augmentation du prix du carburant a poursuivi ses effets sur nos résultats, engendrant des dépenses supérieures à celles prévues au budget. Nous avons ajouté, en novembre, une surcharge de carburant aux tarifs voyageurs afin de générer des recettes supplémentaires et de compenser la hausse en coûts de carburant.

- **Les équipements d'autocars**

  Les Services de transport en autocars ont continué à relever le défi de maintenir un parc d'autocars vieillissant. De plus, parce que la demande en autocars dépassait l'offre, il nous fallait accorder encore plus d'importance à l'établissement des horaires si nous voulions utiliser nos ressources efficacement.

Ontario Northland exploite un réseau ferroviaire pour le transport des voyageurs et des marchandises sur une distance de 1 126,5 kilomètres (700 milles). Ce réseau s'étend de Moosonee, au nord jusqu'à North Bay, au sud et de Calstock à l'ouest, jusqu'à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est.

Notre système ferroviaire se raccorde à deux entreprises ferroviaires transcontinentales canadiennes, notamment le CN et le CP à divers endroits. Cette collaboration lui permet d'offrir des solutions de transport transparentes d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.

Les trains de voyageurs

Notre division des Services ferroviaires voyageurs est chargée de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs, notamment :

- le Little Bear, un train mixte de transport des voyageurs et des marchandises entre Cochrane et Moosonee;
- le Northlander, un train de transport des voyageurs entre Cochrane et Toronto;
- le Polar Bear Express, un train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee; et
- le Dream Catcher Express, un train d'excursion automnale entre North Bay et Temagami, à compter de 2005.

Les Services de transport des marchandises

Ontario Northland est principalement chargé de la prestation de services de transport aller-retour de minerais, de produits forestiers, de produits chimiques et pétrolifères, entre autres, au nord-est de l'Ontario et au nord-ouest du Québec. En plus du transport de marchandises, Ontario Northland exploite un Service de transport par messageries entre Cochrane et Moosonee.

La plupart des marchandises sont transportées sur des trains de marchandises à horaire fixe se raccordant au Canadien National (CN) et au Canadien Pacifique (CP). Ontario Northland est membre d'un réseau ferroviaire offrant le transport aller-retour de marchandises dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris de marchandises pour importation et exportation en provenance de ports de mer. Enfin, Ontario Northland se charge également de la circulation de trains transportant des charges lourdes ou exceptionnelles.

L'entretien et la remise à neuf

Notre personnel chevronné veille à la prestation de services de transport de qualité des voyageurs et des marchandises. Il est aussi chargé de l'entretien des voies ferrées et des équipements. En plus de l'entretien de nos propres équipements, nos ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane offrent également divers services à des clients externes.

Ayant récemment élargi nos opérations, nous offrons désormais à l'industrie des voitures de transport des voyageurs et des marchandises des services de remise à neuf, du désassemblage des wagons à la reconstruction de la charpente au toit. Notre expertise s'étend également à la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, à la remise en état des bogies, à l'aménagement intérieur et aux services d'implantation.

Les réussites

- **60 000 Envois en wagons complets; 1 126,5 kilomètres de voie ferrée; 28 locomotives**

  Nos opérations de transport des marchandises expédient tous les ans plus de 60 000 envois en wagons complets sur nos 1 126,5 kilomètres de voies ferrées. Nous disposons de 28 locomotives pour le transport de nos voyageurs et des marchandises. Trois d'entre elles ont été achetées en mars 2005 et ont été remises en état pour moins d'un million de dollars. Ces locomotives de 3 000 chevaux-vapeur, aussi puissantes que polyvalentes, servent surtout au transport des marchandises. Elles remplacent les locomotives récemment désaffectées.

- **Le contrat GO Transit**

  En février 2004, Ontario Northland a remporté un contrat de GO Transit, évalué à 81 millions de dollars, pour la remise à neuf de 121 voitures de trains de banlieue. En novembre 2005, Ontario Northland livrait la première voiture GO Transit entièrement remise à neuf. Les travaux de production suivent leur cours et, selon les prévisions, une voiture devrait être livrée toutes les deux semaines à compter de l'automne 2006. Un nouvel atelier de peinture d'une valeur de 3 millions de dollars a été construit à même le complexe d'ateliers d'Ontario Northland, à North Bay, afin de satisfaire aux exigences du contrat GO Transit. Inaugurée vers la fin de 2004, cette installation, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée d'un bâtiment de pointe à deux baies, pouvant prendre en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles actuellement en usage en Amérique du Nord.

- **Transport au nom du CN**

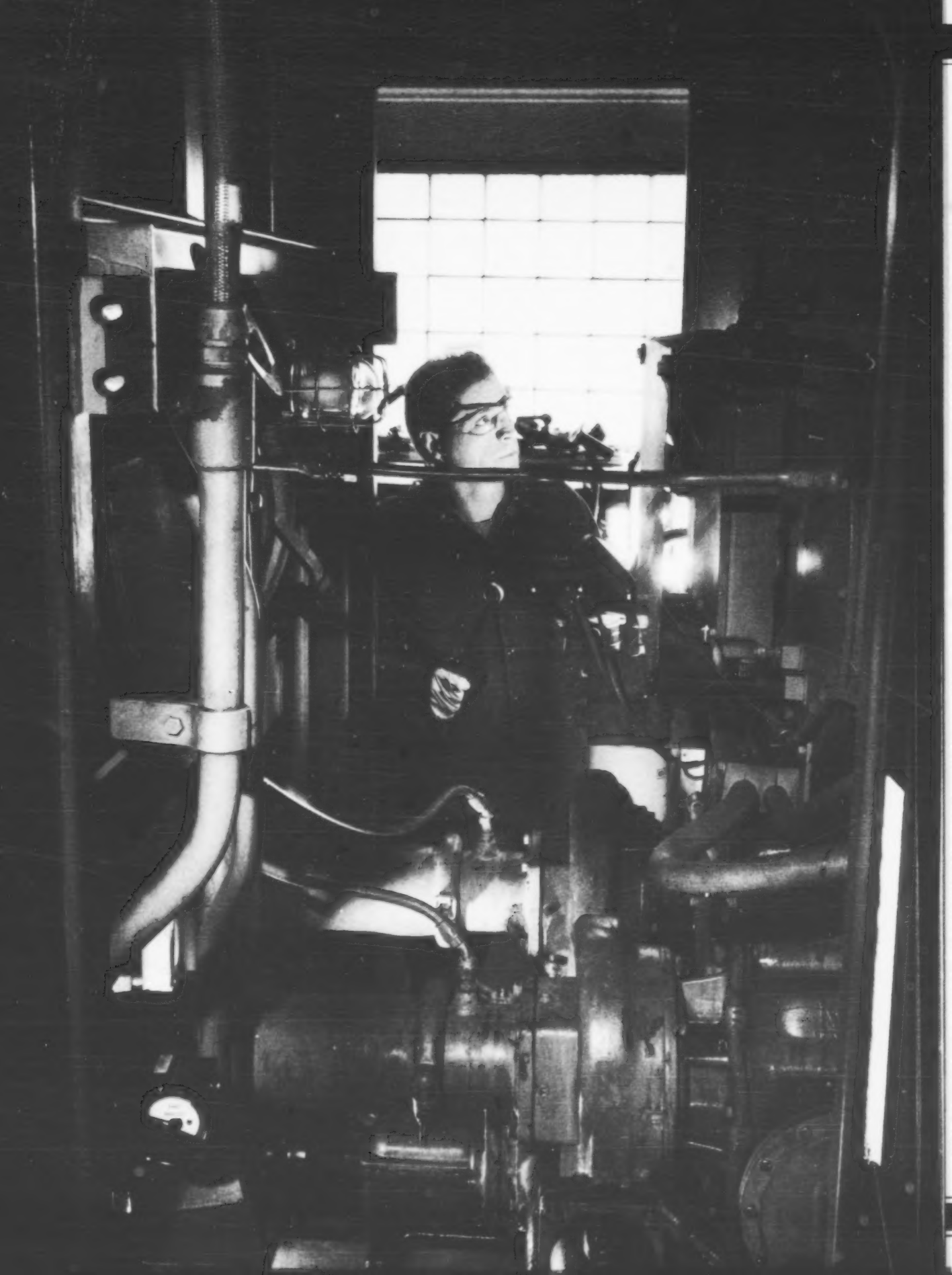
  En janvier 2005, Ontario Northland signait une entente avec le Canadien National (le CN) pour le transport de marchandises sur la voie ferrée d'Ontario Northland entre Hearst et Rouyn-Noranda et entre Rouyn-Noranda et North Bay. Cette nouvelle entreprise nous a permis de transporter 14 364 envois par wagons complets et de générer des recettes de 4 millions de dollars entre janvier 2005 et mars 2006.

- **Mise en œuvre du nouveau système RailConnect**

  Un nouveau système de gestion des véhicules de chemin de fer (RMI), nommé RailConnect, a été mis en œuvre en mai 2005, en vue de prendre en charge l'ensemble de nos procédés d'exploitation, d'interaction avec la clientèle et de partage des revenus.

- **Les initiatives de sécurité ferroviaire et d'interventions d'urgence**

  Nos efforts de soutien d'initiatives de sécurité ferroviaire se sont poursuivis cette année avec la participation aux programmes Opération Gareautrain et Risk Watch, la collaboration avec les pompiers du nord-est de l'Ontario et la publication de divers messages d'intérêt public à l'appui de la sécurité aux passages à niveau dans le nord-est de l'Ontario. En collaboration avec nos associés communautaires, le personnel d'intervention d'urgence, l'O.P.P et la GRC, nous avons fourni notre apport et participé à des sessions de formation sur les interventions d'urgence.



- **Cours d'apprentissage**

  En avril 2005, le ministère de la Formation, des Collèges et Universités a rendu hommage à Ontario Northland en lui décernant le Prix ministériel de reconnaissance des employeurs pour l'excellence en apprentissage. Canadore College a désigné Ontario Northland à titre de récipiendaire de ce prix ministériel provincial, lequel reconnaît les employeurs qui, grâce à leur soutien du système de formation en apprentissage, participent à la création d'une économie fondée sur l'excellence en matière de compétences et sur des normes rigoureuses.

  Offrant à son personnel l'occasion de suivre des cours d'apprentissage depuis plus de 50 ans, Ontario Northland a embauché 28 apprentis en 2005 dont 18 ont travaillé à North Bay, 9 à Cochrane et 1 à Hearst à titre d'apprentis électriciens, de mécaniciens de wagons, de tuyauteurs, de forgerons et de mécaniciens (machinistes) diésélistes.

Les défis

- **État de la voie ferrée dans la subdivision de Kapuskasing**

  La voie ferrée de la subdivision de Kapuskasing a été le théâtre de plusieurs incidents au cours des années 2005 et 2006. L'état de cette voie ferrée nous présente toujours des défis, et ce malgré les programmes considérables de mise à niveau entrepris par cette division depuis que le CN lui en a transféré le contrôle. Après avoir fait enquête sur ces incidents, nous avons adopté les mesures nécessaires pour corriger les défauts identifiés.

- **L'augmentation du prix du carburant**

  L'augmentation du prix du carburant a poursuivi ses effets sur nos résultats et il en a découlé des dépenses supérieures à celles prévues au budget.

- **Le rendement du Northlander**

  Le train de voyageurs Northland continue de présenter à Ontario Northland des défis sur le plan des délais d'exécution, principalement sur la voie ferrée du CN entre North Bay et Toronto. Le fait que le CN soit propriétaire de cette voie principale et qu'il y exploite un nombre élevé de trains de transport de marchandises engendre de nombreux délais sur le train de voyageurs Northlander.

- **Les équipements**

  Nos voitures voyageurs vieillissent et il faut les remettre en état, en moderniser l'aspect et en améliorer l'accès et le comfort.

- **Pénurie de personnel spécialisé**

  La pénurie de personnel spécialisé à l'échelle nationale continue de nous présenter des défis dans cette division, alors que nous tentons d'embaucher du nouveau personnel pour remplacer les personnes qui se sont prévalues de l'offre de retraite anticipée en 2004, pour travailler au projet de remise à neuf GO Transit et dans notre nouvel atelier d'entretien de Cochrane. Des apprentis ont été embauchés afin de nous aider à combler les écarts.

Résumé de la situation financière

Au cours de la période de 15 mois se terminant le 31 mars 2006, la Commission de transport Ontario Northland a subi des pertes de 15,3 millions de dollars par rapport à 61 900 000 $ au cours des 12 mois précédents. Sans tenir compte des modifications enregistrées en fin d'année d'exercice, la majeure partie des pertes enregistrées pendant ces deux périodes est constituée de dépenses de 47 600 000 $ en « prestations spéciales de préretraite » versées pendant la période se terminant le 31 décembre 2004.

Si l'on tient compte des ajustements apportés en fin d'année d'exercice, le total des recettes a augmenté d'environ 5 700 000 $. Pour leur part, les dépenses étaient en hausse de 3 200 000 $ au total, toujours ajustées en fonction de la modification en fin d'année d'exercice. De cette augmentation des recettes, la majeure partie provient d'O.N. Rail dont la hausse rajustée était de 9 700 000 $. En revanche, les recettes rajustées d'Ontera présentent une diminution de 4,1 millions de $. Les dépenses d'exploitation rajustées d'O.N. Rail ont augmenté de 7 700 000 $ en raison de l'augmentation des coûts de carburant et des dépenses reliées à de nouvelles sources de revenus, soit un contrat de remise à neuf de wagons de chemin de fer et une entente de remorquage de marchandises avec un autre transporteur. Face à ces recettes décroissantes, les dépenses rajustées d'Ontera ont également été réduites de 4 000 000 $.

Après les rajustements découlant de modifications apportées en fin d'année d'exercice et des « prestations spéciales de préretraite », les dépenses hors exploitation se sont avérées proportionnellement constantes. Une légère baisse d'amortissement, des intérêts moins élevés, ainsi que des frais unique de pertes de valeur ont essentiellement compensé l'augmentation des frais reliés à la comptabilité des prestations liées et non liées à la retraite.

Au bilan, le total de l'actif s'est vu augmenter de quelque 18 000 000 $, principalement en raison d'une hausse des inventaires (6 000 000 $), des frais d'aménagement reliés au contrat de remise à neuf des wagons de trains (5 500 000 $) et d'une augmentation des valeurs nettes (environ 7 400 000 $). Ces augmentations ont été compensées par la diminution en prestations acquises, lesquelles sont responsables de l'augmentation des frais facturés aux opérations mentionnés précédemment.

Du point de vue du passif et de l'équité, la plupart des articles affichés sont modifiés en raison de plusieurs événements importants, notamment :

- Une diminution de la marge de crédit d'exploitation et une augmentation du surplus d'apport suite à la conversion de dettes de 20 000 000 $ en investissements autres que du stock de capital (surplus d'apport);
- La portion actuelle de la dette à long terme ainsi que la dette à long terme se voient augmenter en raison des sommes empruntées pour la remise à neuf de wagons de chemin de fer et des activités de refonde de capital reliées principalement à la nouvelle installation de gestion et d'entretien des nouveaux autocars construite au coût de 2 300 000 $;
- D'autres activités de refonte en capital servant à la prestation de services non commerciaux engendrent également une augmentation du surplus d'apport;
- Une augmentation des activités de remise à neuf des wagons de chemin de fer s'est traduite en une hausse du crédit reporté; et
- L'obligation au titre des prestations non liées à la retraite accumulées se voit augmentée en raison de l'augmentation des frais facturés aux opérations mentionnés précédemment dans cette analyse.

L'ensemble de ce qui précède est compensé par une diminution en bénéfices non répartis résultant d'une perte au sein des opérations pendant l'exercice financier.

Kevin Donnelly
Vice-président, Finances et Administration

1806
1806
O.N.Rail

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour la période de 15 mois terminée le 31 mars 2006

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et des l'autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés furent préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation d'estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel est en accord avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles internes comptables conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs bien protégés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérification et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. De plus, les états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont le rapport suit.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

S. Carmichael
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 2 juin 2006

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

Rapport du Vérificateur

À la Commission de transport Ontario Northland et
au Ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2006, ainsi que les états consolidés des placement par la province de l'Ontario, les résultats et les bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercise de quinze mois terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe de la direction de la Commission. Ma responsabilitié consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues de Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2006, ainsi que les résultats de son exploitation exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercise de quinze mois terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Toronto, Ontario
le 2 juin 2006

Jim McCarter, CA
Vérificateur général

Bilan consolidé
(en milliers de dollars)

	31 mars 2006	31 décembre 2004
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 340 $**	1 010 $
Débiteurs (après provision de 1 282 $; 2004 - 1 401 $)	**20 854**	19 776
Inventaire	**18 614**	12 487
Frais payés d'avance	**1 098**	1 000
	41 906	34 273
Frais de développement (Note 1)	**6 095**	575
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 6 004 $; (2004 - 6 174 $)	**6 004**	6 085
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	**266 058**	258 680
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	**77 278**	80 076
	397 341 $	379 689 $
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	**15 000 $**	27 000 $
Créditeurs et frais courus	**31 799**	29 663
Versement sur la dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	**4 308**	2 608
Versement sur l'obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	**1 574**	-
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	**3 101**	1 235
	55 782	60 506
Revenus reportés (Note 6)	**5 120**	2 893
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	**6 004**	6 085
Dette à long terme (Note 5a)	**30 540**	27 243
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	**523**	-
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	**56 369**	55 261
	154 338	151 988
Éventualités (Note 10) / **Engagements** (Note 11)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	**103 979**	73 396
Bénéfices non répartis	**139 024**	154 305
	243 003	227 701
	397 341 $	379 689 $

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé du placement de la province de l'Ontario

(en milliers de dollars)

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006	exercice terminé le 31 déc 2004
Solde au début de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	**24 447** $	20 654 $
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5c)	**48 949**	48 949
	73 396	69 603
Variations nettes pendant la période		
Placement non-récurrent de la province de l'Ontario (Note 13)	**20 277**	-
Contributions de la province de l'Ontario	**11 911**	7 245
Remboursements	**(102)**	(2 600)
Amortissement	**(1 503)**	(852)
	30 583	3 793
Solde à la fin de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	**34 753**	24 447
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5c)	**69 226**	48 949
	103 979 $	73 396 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats et bénéfices non répartis
(en milliers de dollars)

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006		exercice terminé le 31 déc 2004	
Revenus (Annexe 2)	**167 336**	**$**	129 300	$
Dépenses (Annexe 2)	**157 408**		123 311	
	9 928		5 989	
Autres revenus et dépenses				
Amortissement (Annexe 2)	**16 904**		13 929	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**6 042**		3 731	
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	**2 448**		2 188	
Revenus de placements et autres	**(17)**		(1)	
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	**(168)**		(64)	
Dépréciation d'immobilisations corporelles	**-**		487	
Dépenses du régime de retraite anticipée (Note 4a)	**-**		47 601	
Dépenses nettes	**25 209**		67 871	
Perte nette de la période	**(15 281)**		(61 882)	
Bénéfices non répartis au début de la période	**154 305**		216 187	
Bénéfices non répartis à la fin de la période	**139 024**	**$**	154 305	$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé du flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006		exercice terminé le 31 déc 2004	
Liquidités provenant de (affectées aux)				
Activités d'exploitation				
Perte nette	**(15 281)**	$	(61 882)	$
Éléments sans effet sur l'encaisse				
Amortissement (Annexe 2)	**16 904**		13 929	
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	**(168)**		(64)	
Dépréciation des immobilisations corporelles	**-**		487	
Prestations de retraite anticipée (Note 4a)	**-**		47 601	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**6 042**		3 731	
	7 497		3 802	
Variation des postes hors caisse				
Débiteurs	**(1 078)**		1 326	
Inventaire	**(6 127)**		(1 858)	
Frais payés d'avance	**(98)**		(723)	
Créditeurs et frais courus	**2 136**		3 284	
Revenus reportés	**1 866**		447	
	4 196		6 278	
Activités d'investissement				
Placement en immobilisations corporelles	**(23 939)**		(20 222)	
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**622**		155	
Frais de développement	**(5 520)**		(575)	
Diminution des autres éléments d'actif	**(181)**		(141)	
	(29 018)		(20 783)	
Activités de financement				
Dette à long terme (Note 5a)	**4 997**		1 352	
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	**(305)**		-	
Contributions de la province de l'Ontario	**32 188**		7 245	
Marge de crédit d'exploitation	**(12 000)**		4 000	
Revenus reportés	**2 227**		2 893	
Autres éléments de passif	**(1 955)**		(1 538)	
	25 152		13 952	
Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	**330**		(553)	
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	**1 010**		1 563	
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	**1 340**	$	1 010	$
Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :				
Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette	**2 566**	$	2 188	$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

Annexe consolidée des placements en immobilisations corporelles

Annexe 1

(en milliers de dollars)

			31 mars 2006	31 déc 2004
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur nette**	**Valeur nette**
Services ferroviaires				
Voies	234 823 $	90 674 $	**144 149 $**	141 085 $
Bâtiments	42 610	15 603	**27 007**	27 421
Équipements	74 639	42 568	**32 071**	34 125
Équipements loués	938	-	**938**	-
Travaux en cours	1 971	-	**1 971**	1 246
Télécommunications				
Équipements	135 935	96 476	**39 459**	43 789
Bâtiments	5 750	3 726	**2 024**	2 143
Travaux en cours	6 509	-	**6 509**	300
Services d'autobus				
Autobus	9 801	4 355	**5 446**	5 875
Autobus loués	1 658	155	1 503	-
Bâtiments	156	46	**110**	110
Travaux en cours	2 443	-	**2 443**	134
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	327	**58**	71
Travaux en cours	35	-	**35**	-
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 166	**1 685**	1 731
Terrain détenu pour fin de revente	650	-	**650**	650
	521 154 $	255 096 $	**266 058 $**	258 680 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation
Annexe 2
(en milliers de dollars)

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006	exercice terminé le 31 déc 2004
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	**90 818** $	64 152 $
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**23 771**	19 761
Revenus d'exploitation	**114 589**	83 913
Dépenses d'exploitation	**98 620**	72 741
Bénéfice d'exploitation	**15 969**	11 172
Amortissement	**9 619**	7 699
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**4 290**	2 537
Profit sur vente d'immobilisations corporelles	**(250)**	(107)
Dépenses d'intérêts	**1 735**	1 533
Bénéfice (perte) d'exploitation	**575**	(490)
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 8)	**38 023**	33 740
Dépenses d'exploitation	**39 533**	34 866
Perte d'exploitation	**(1 510)**	(1 126)
Amortissement	**6 009**	5 152
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**967**	597
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	**4**	43
Perte d'exploitation	**(8 490)**	(6 918)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	**13 764**	10 884
Dépenses d'exploitation	**12 306**	9 343
Bénéfice d'exploitation	**1 458**	1 541
Amortissement	**932**	641
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**363**	299
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	**110**	2
Bénéfice d'exploitation	**53**	599

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation
Annexe 2 (suite)
(en milliers de dollars)

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006	exercice terminé le 31 déc 2004
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**107**	142
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**229**	124
Revenus d'exploitation	**336**	266
Dépenses d'exploitation	**174**	215
Bénéfice d'exploitation	**162**	51
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**624**	497
Dépenses d'exploitation	**381**	285
Bénéfice d'exploitation	**243**	212
Amortissement	**46**	49
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	**(32)**	(2)
Bénéfice d'exploitation	**229**	165
Administration		
Revenus d'exploitation	**-**	-
Dépenses d'exploitation	**6 394**	5 861
Perte d'exploitation	**(6 394)**	(5 861)
Amortissement	**298**	388
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**422**	298
Dépenses d'intérêts	**713**	655
Perte d'exploitation	**(7 827)**	(7 202)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**143 336**	109 415
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**24 000**	19 885
Total des revenus	**167 336**	129 300
Dépenses	**157 408**	123 311
Bénéfice d'exploitation	**9 928**	5 989
Amortissement	**16 904**	13 929
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	**6 042**	3 731
Dépenses d'intérêts	**2 448**	2 188
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	**(168)**	(64)
Perte d'exploitation	**(15 298) $**	(13 795) $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Le 31 mars 2006

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans le nord est du nord de l'Ontario.

Méthode de comptabilité

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel Inc., Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Fonds d'autoassurance

L'actif du fonds d'autoassurance est présenté au coût d'acquisition.

Placements en immobilisations corporelles et amortissement

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – lignes principales et branches	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	15 à 25 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au Placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du Placement net en immobilisations corporelles. (voir page 5).

Le 31 mars 2006

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus admissibles moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2004. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2007.

Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance-vie de groupe, les soins de santé et l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnait les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

Le 31 mars 2006

Comptabilisation du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable. (voir note 8)

Impôts sur le revenu

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérés de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

Conversion des devises

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 697 000 $ (412 000$ en 2004) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisés pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.

Trésorerie et équivalents de trésoreri

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes en banque et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

Le 31 mars 2006

1. Frais de développement

Durant 2005-2006, la Commission a encouru des frais de démarrage de 5 520 000 $ (575 000 $ en 2004) par rapport à un nouveau contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue signé par la Commission. Les frais de développement seront passés en charge, à partir de l'exercice 2006-2007, selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée du contrat.

2. Fonds d'autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000 $, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent de l'encaisse au montant de 6 120 000 $ (5 815 000 $ en 2004) moins 116 000 $ payable à la Commission (270 000 $ payable par la Commission en 2004).

3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 $ est utilisé au 31 mars 2006 (22 000 000 $ au 31 décembre 2004). La Commission dispose de plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 $ auprès de l'OOF. De ce montant, 7 000 000 $ est utilisé au 31 mars 2006 (5 000 000 $ au 31 décembre 2004). Ces deux marges de crédit portent intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 25 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation avec la Banque CIBC de 1 500 000 $ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2006, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 $ étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,5 %.

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels. La date de mesure annuelle du régime de retraite de la CTON est le 31 décembre.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 mars 2006 et 31 décembre 2004, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	**31 mars 2006**	31 déc 2004
Fonds d'investissement – domestique	20 % - 36 %	**33 %**	33 %
– étranger	8 % - 16 %	**13 %**	13 %
Titres de créances	40 % - 60 %	**51 %**	51 %
Immobiliers	0 % - 15 %	**2 %**	2 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	**1 %**	1 %
Total		**100 %**	100 %

Selon le plan de restructuration social en 2004, un plan de retraite anticipée a été offert à approximativement 220 employés, dont 202 employés ont accepté l'offre. Cette prestation de cession d'emploi spéciale a entraîné une dépense de 47 601 000 $ en 2004.

a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	31 mars 2006	31 déc 2004
Obligations au titre des prestations constituées	**489 751 000 $**	440 571 000 $
Juste valeur des actifs du régime	**485 045 000**	455 911 000
Surplus (déficit)	**(4 706 000) $**	15 340 000 $
Actifs au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	**80 076 000 $**	128 618 000 $
Dépenses	**(2 979 000)**	(1 082 000)
Dépenses du régime de retraite anticipée	**-**	(47 601 000)
Cotisations	**181 000**	141 000
Actifs au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	**77 278 000 $**	80 076 000 $

Le 31 mars 2006

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	31 mars 2006	31 déc 2004
Passif au titre des prestations constituées - début d'exercice	**55 261 000**	54 150 000
Dépenses - non-CSPAAT	**2 926 000**	2 508 000
Dépenses - CSPAAT	**137 000**	141 000
Cotisations - non-CSPAAT	**(1 955 000)**	(1 538 000)
Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**56 369 000 $**	55 261 000 $

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 11 231 000 $ (11 094 000 $ au 31 décembre 2004). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2005.

c. Composantes de la charge nette de retraite

	31 mars 2006	31 déc 2004
Coût des services rendus moins contributions des employés	**6 721 000 $**	8 100 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**25 045 000**	22 821 000
Rendement prévu des actifs du régime	**(30 881 000)**	(31 760 000)
Amortissement de l'obligation initial	**197 000**	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**1 153 000**	654 000
Amortissement du gain actuariel net	**744 000**	1 070 000
Prestations de retraite anticipée (RRA)	**-**	47 610 000
	2 979 000 $	48 683 000 $

d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	31 mars 2006	31 déc 2004
Coût des services rendus	793 000 $	508 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 283 000	2 481 000
Amortissement du gain actuariel net	(13 000)	(340 000)
	3 063 000 $	2 649 000 $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	5,75	5,75
Taux d'actualisation - autres régimes	5,75	5,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,50	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50 % à 10,0 %	4,5 % à 10,0 %

5. Long-term Debt and Capital Lease Obligations

	31 mars 2006	31 déc 2004
a. Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	**3 598 000**	3 800 000 $
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	**1 012 000**	1 565 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	**12 937 000**	14 326 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	**8 543 000**	9 470 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements mensuels de 1 681 000 $ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	**6 000 000**	-
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2006, pour une période de 25 ans.	**2 292 000**	-
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1er décembre 2000.	**466 000**	690 000
	34 848 000	29 851 000
Moins - portion courante	**4 308 000**	2 608 000
	30 540 000 $	27 243 000 $

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :	
2006 - 2007	4 308 000 $
2007 - 2008	4 536 000
2008 - 2009	4 053 000
2009 - 2010	4 230 000
2010 - 2011	2 780 000
Par la suite	14 941 000
	34 848 000 $

Le 31 mars 2006

5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

	31 mars 2006	31 déc 2004
b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 $ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.	**280 000**	- $
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,00 %, remboursable par versements mensuels de 10 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mars 2006, pour une période de 3 ans.	**334 000**	-
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 10,00 %, remboursable par versements mensuels de 11 000 $ en capital et intérêts à compter du 27 novembre 2005, pour une période de 2 ans.	**198 000**	-
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,50 %, remboursable par versements mensuels de 22 000 $ en capital et intérêts à compter du 18 décembre 2004, pour une période de 2 ans.	**1 285 000**	-
	2 097 000	-
Moins - portion courante	**1 574 000**	-
	523 000 $	- $

Les paiements découlant de contrats de location-acquisition inclus ci-dessus s'élèvent à :

2006 - 2007	1 663 000 $
2007 - 2008	290 000
2008 - 2009	204 000
2009 - 2010	62 000
Paiements minimums exigibles	2 219 000
Moins : montant représentant les intérêts	122 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 097 000 $

c. L'investissement par la province de l'Ontario comprend un prêt sans intérêt de 35 208 000 $, lequel ne comporte aucune modalité de remboursement spécifique dictée par la province de l'Ontario et qui a été reclassé, il y a quatre ans, au placement de la province de l'Ontario. Cette approche a été entreprise afin d'être en accord avec la présentation du prêt dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. Ayant admis la nature subventionnelle du prêt, la province a classé celui-ci à titre de placement de participation dans la Commission.

Le 31 mars 2006

6. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les deux montants significatifs suivants :

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 $ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 267 000 $ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 5 723 000 $ (2 442 000 $ en 2004) a été inclus dans les revenus reportés, dont 4 016 000$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2007. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2005-2006, un montant de 750 000 $ (185 000 $ en 2004) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Hydro One est entrée dans un accord de 20 ans pour l'utilisation des câbles de fibre optique de la Commission, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 $. Un montant de 1 173 000 $ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 104 000 $ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2007. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2005-2006, un montant de 86 000 $ (69 030 $ en 2004) a été constaté à titre de revenus.

7. Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. À compter de l'exercice 2002, le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 $ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 31 mars 2006.

Le 31 mars 2006

7. Remboursement du gouvernement (suite)

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006	exercice terminé le 31 déc 2004
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**20 646 000 $**	17 261 000 $
Services maritimes (Moosonee)	**229 000**	124 000
	20 875 000	17 385 000
De Transport Canada :		
Opérations de la période en cours	**3 125 000**	2 500 000
	24 000 000 $	19 885 000 $

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

8. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision finale rendue par le CRTC en mars 2005. Les tarifs ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant lequel ils sont connus et estimables.

9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2005-2006, les ventes aux détails brutes étaient de 226 000 $ (572 000 $ en 2004) et les ventes en gros brutes étaient de 58 000 $ (216 000 $ en 2004).

Le 31 mars 2006

10. Éventualités

a. Actifs de Ontera

Durant la période comptable actuelle et l'exercice précédent O.N.Tel Inc. (exploité à titre de Ontera) a subi à la fois des pertes d'exploitation et des pertes de trésorerie (voir annexe 2). Pour remédier à cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exige un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. Ce plan, qui a été revu par un tiers conseil indépendant, devrait adresser l'historique de pertes soutenues. Sans changement, il est prévu que les opérations actuelles de O.N.Tel Inc. continueront à générer des pertes qui mettent en doute la pérennité de ses opérations et qui pourraient entrainer une réduction importante dans la valeur aux livres des immobilisations corporelles (voir annexe 1). Des coûts additionnels pourraient aussi être encourus.

b. Demandes en dommages

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 $ appliquée. En cas de pertes, le montant serrait imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 $ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La probabilité de réussite de cette réclamation demeure indéterminable et par conséquent, n'est pas comptabilisée dans ces états financiers.

11. Engagements

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, au matériel informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

Le 31 mars 2006

12. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de trésorerie et équivalents de trésorerie, de débiteurs, d'une marge de crédit d'exploitation, de créditeurs et de frais courus, de dette à long terme et d'obligation en vertu de contrats de location-acquisition. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit. Sauf indication contraire, les justes valeurs de ces instruments financiers correspondaient approximativement à leurs valeurs comptables.

13. 13. Contributions de la province de l'Ontario

En mars 2005, l'Office ontarien de financement a dégagé la Commission de son obligation à rembourser un montant de 20 277 000 $ de la marge de crédit d'exploitation. Ce montant fut reclassé au Placement de la province de l'Ontario.

14. Transactions entre apparentés

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 160 000 $ (240 000 $ en 2004) en frais de soutien financier et administratif.

15. Dépendance économique

Au cours de 2005-2006, 38 % des recettes de la division des Services ferroviaires (42 % en 2004) provenaient de trois clients majeurs.

16. Comparative Figures

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.

Sujet à un amendement à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, la Commission a changé sa fin d'exercice du 31 décembre au 31 mars. Par conséquent, cette présentation couvre une période de quinze mois se terminant le 31 mars 2006.

Ontario Northland